

151

تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية

(41 - 904 هـ - 661 - 1498 م)

تأليف

د. شوقي عبد القوي عثمان

سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت



سلسلة كتب ثقافية شهرية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب - الكويت

صدرت السلسلة في يناير 1978 بإشراف أحمد مشاري العدواني 1923 - 1990

151

تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية

(41 – 904 هـ – 661 – 1498 م)

تأليف

د. شوقي عبد القوي عثمان



المواد المنشورة في هذه السلسلة تعبر عن رأي كاتبها
ولا تعبر بالضرورة عن رأي المجلس

المحتوى

المحتوى
المحتوى
المحتوى

مقدمة 7

دراسة لأهم مصادر البحث 13

الفصل الأول:
القوى البحرية في المحيط الهندي 35

الفصل الثاني:
الطرق الملاحية في المحيط الهندي وأساليبها 63

الفصل الثالث:
سفن المحيط الهندي 83

الفصل الرابع:
الموانئ والمراكز التجارية 115

الفصل الخامس:
السلع التجارية المتداولة في بلدان المحيط الهندي 143

الفصل السادس:
نظم التعامل في الموانئ المختلفة وطوائف التجار بها 169

خاتمة 195

ملاحق 201

المصادر و المراجع 217

الهــــوامش	229
المؤلف في سطور	283

المقدمه

بسم لله الرحمن الرحيم

يتميز المحيط الهندي بامتداده الشاسع وبتعدد الشعوب والبلدان على شواطئه، كما أنه المحيط الذي ظهرت على سواحله وسواحل خلجانه أقدم الحضارات باستثناء الحضارة المصرية القديمة.

ولم يكن المحيط الهندي منذ القدم مياها مجهولة مثل الأطلسي (بحر الظلومات) أو الهادي، بل طرقه البحارة منذ آلاف السنين فكان شريانا للحياة بين شطآنه، وطريقا مائيا كثر ارتياده، ولهذا أدى المحيط الهندي دورا عظيما يتضاءل بجواره دور أي محيط أو مسطح مائي آخر في التواصل الحضاري، وفي انتقال كثير من عناصر الثقافة وانتشارها على امتداد شواطئه.

وكانت التجارة أبرز مظاهر النشاط في المحيط الهندي، أو هي المظهر الوحيد الذي حمل في أعطافه جميع المظاهر الدينية والثقافية والحضارية فضلا عن الهجرات. ولم يتضح أثر التجارة في منطقة من المناطق وظهر تأثيرها واضحا كما اتضح في منطقة المحيط الهندي. ذلك أن ظاهرها كان نقل المتاجر عبر بلدانه، وكذلك من بلدانه إلى عالم المتوسط وبالعكس. وبصورة أخرى يمكن القول إنه كانت هناك عدة دوائر متداخلة في المحيط الهندي للتبادل التجاري ودائرتان كبيرتان: إحداهما تشمل بلدان المحيط، والأخرى تشمل بلدان البحر

المتوسط. وقد اقتصر مجال البحث على تلك الدوائر المتداخلة ونشاطاتها التجارية مشيرين-حيث يلزم الأمر-إلى الدائرتين الكبيرتين.

لقد كان ظاهر الأمر هو نقل المتاجر بين تلك الدوائر التي عاشت فيها شعوب مختلفة ذات ثقافات متنوعة، ولكن مع ازدياد حركة النشاط التجاري مع ظهور الإسلام، وطول الزمن الذي تستغرقه الرحلات التجارية أدى هذا إلى انتقال بعض عناصر الثقافة وشيوعها على امتداد شواطئ المحيط الهندي، حيث نجد أن كثيرا من المصطلحات الملاحية كانت واحدة. كذلك تشابه أسلوب صناعة السفن، كما تبدل كثير من الكلمات في لغات بلدان المحيط وإن كان أكثرها شيوعا هي الكلمات العربية، وذلك بحكم التأثير الغالب للثقافة الإسلامية. وقبل كل هذا انتشار الدين الإسلامي على شواطئ المحيط الهندي.

والقصص البحري بألف ليلة وليلة هو خير وعاء احتفظ لنا بصورة حية حافلة توضح لنا حجم هذه الصلات. حيث امتزجت فيها ثقافات المحيط الهندي وتجارته وبلدانه وجزره ومياهه، وما بها من حيوانات بحرية وعواصف وأنواء وثروات يمتلكها التجار. وهكذا فقد انفرد هذا القصص بالمحيط الهندي وتفرد هو به.

وقد لعبت الرياح الموسمية دورا هاما في هذا الازدهار التجاري في عصر لم تكن قد عرفت فيه الآلة بعد. وكان تغير اتجاه الرياح من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي في الفترة من نوفمبر إلى مارس، ثم بالاتجاه من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي في الفترة من أبريل إلى أكتوبر قد أثر في تحديد مواعيد الإبحار في كل ميناء فضلا عن المساهمة في تشكيل حركة الإبحار.

كذلك كان لثراء بلدان المحيط الهندي في المنتجات النباتية والغابية والصناعية فضلا عن الجواهر، أو بمعنى آخر تنوع النشاط الإنتاجي ببلدان المحيط واختلافه من منطقة لأخرى، أثر كبير في قيام حركة التبادل التجاري بين دوائره بالإضافة إلى شدة الطلب على منتجاته من دائرة البحر المتوسط.

وأخيرا نأتي إلى العامل الحاسم، وهو الإنسان، الذي لولاه لما شهد المحيط مثل هذا النشاط. وكم هناك من محيطات وبحار وتنوع إنتاجي، ولكن العامل المختلف هنا هو الإنسان الذي سعى بكل ثقله وحواسه للإبحار

في مياه المحيط. فطور من وسائل الملاحة، فها هو الشراع المثلث والدفة المحورية والبوصلة بالإضافة إلى التنظيمات التي ابتدعها ليسهل بها عمله وتعامله، ساعده على ذلك كله سلام عم شواطئه وترحاب به أينما حل.

فلم يكن هناك في المحيط تنافس بين دولة وأخرى بل الكل يسعى تحت علم واحد ألا وهو التجارة. فكان هناك العرب، والفرس، والصينيون، والهنود، والأفارقة، كل يشارك على قدر إمكاناته، واحتياجاته، لا يعترض شعب طريق الآخر، وإن كان الدور المبرز من نصيب العرب بعد الإسلام خاصة. فكان نشاطهم التجاري في مختلف الموانئ تدعمه جاليات إسلامية استوطنت تلك الموانئ واتخذتها أوطانا.

من هنا يلاحظ أن الذي قام بأغلب النشاط التجاري في تلك الفترة هم الأفراد، حيث لم تشارك الحكومات في هذا إلا قليلا وأحيانا كقيام حكومة الصين بإرسال بعض الرحلات التجارية بقيادة شنج هو. وإذا كنا سنعرض في البحث للسلع التجارية إلا أننا لن نستطيع أن نذكر أرقاما دقيقة لعدم وجود بيانات إحصائية عن حجم الصادر والوارد. إلا أن هذا لن يقف عائقا أمام التعرف على مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك. وإعطاء دلالات تبين مدى حجم النشاط التجاري من خلال التأثيرات التي تركها التجار.

لقد بلغت أهمية التجارة في تلك الفترة مبلغا عظيما لدرجة أن حيكت الأساطير في أوروبا مصدر هذه السلع. فمن قائل إنها تأتي من الجنة، وقول آخر يذكر أن منابتها في بلاد تحرسها الأفاعي. وصار الشغف بمعرفة مكانها والسيطرة عليه ملحا إلى أن انتهى الأمر بالكشوف الجغرافية والسيطرة على مناطق إنتاج تلك السلع.

وهناك أمر ينبغي توضيحه وهو اختلاف أهل الخليج حول تسميته، فبينما يسميه أهل الشاطئ الغربي والعرب الخليج العربي، يسميه أهل الشاطئ الشرقي الخليج الفارسي.

وبخصوص هذا الموقف هناك حقيقتان:

الأولى: أن جل المصادر الإسلامية أطلقت على هذا الخليج اسم بحر فارس أو خليج فارس، (وقليل منها أطلق عليه بحر عمان أو غب عمان). وقد أخذ الكتاب المسلمون التسمية الأولى وهي بحر فارس أو الخليج الفارسي عن الإغريق الذين لم يكونوا من أبناء المنطقة، وإنما أطلقوا اسم

الدولة السائدة حينذاك.

الثانية: أننا إذا نظرنا الآن أو قبل ذلك تجاه هذا الخليج وجدنا التأثير العربي واضحا على شاطئيه. فبصرف النظر عن الشاطئ الغربي للخليج وهو الذي يقع عليه الوطن العربي، فإننا نجد أن معظم من يقطنون الشاطئ الفارسي ذوو أصول عربية. أي أن الخليج بشاطئيه يكتسب الصيغة العربية.

وحلا لهذا الخلاف في التسمية بين أشقاء الدين أرى أن يكتسب الخليج اسمه من الديانة والثقافة السائدة على شاطئيه فيسمى الخليج الإسلامي. وهذه التسمية هي التي سأستخدمها.

أما بخصوص تحديد تلك الفترة (1258- 1498 م)، (656-904 هـ) فعلى الرغم من أنه يبدو تحديدا صارما إلا أن حركة التبادل التجاري في المحيط كانت في الحقيقة نشطة قبل تلك الفترة بمئات السنين. إلا أنها ازدادت نشاطا باستيلاء المغول على بغداد عام 1258 م، وتحول التجارة البرية من الهند والصين عبر آسيا إلى المحيط مارة بمصر.

هذا عن تاريخ البداية. أما تاريخ النهاية (1498 م)، (904 هـ) فكان هو التاريخ الذي توج جهود المستعمر الأوروبي باكتشافه طريق رأس الرجاء. مما أدى بعد ذلك إلى سيطرته على النشاط التجاري بالمحيط وإنشاء المستعمرات بأرجائه، وفقد المواطنين لاستقلالهم. وكان نتيجة ذلك تخلفهم عن مواكبة التقدم الحضاري.

ولم يكن بإمكاني متابعة حركة التبادل التجاري وفق تسلسل زمني، حيث لم تحظ التجارة بفصل مستقل في المؤلفات القديمة، أو تبيان حجم الصادر والوارد في فترات معينة، حيث كان الكلام يأتي عنها عرضا ضمن سياق الحديث عن موضوعات أخرى. لذلك وجدت من الأفضل معالجة الموضوع بنظرة شاملة مراعيا وحدة الموضوع دون التقيد بالتسلسل الزمني، ودون التركيز على شاطئ معين، بل ناظرا إلى حركة السفن في مياه المحيط وعلى موانئه.

كذلك كان لا بد من اشتمال البحث على بلاد الشرق الأقصى أو بحر الصين لكي يكون البحث مكتملا، حيث إن العملية التجارية لم تنقسم أو تتجزأ، بل إن هذا المسطح الهائل من المياه تشابه في مؤثرا ته وظروفه. كما أن ملحمة التجارة بل القصص البحري شملته كوحدة واحدة.

ومن ثم فقدت قسمت البحث إلى فصول ستة محاولا تحليل المعلومات وصولا إلى محاولة استرداد صورة الحركة التجارية في المحيط الهندي من ذمة الزمان.

وقد راعيت أن يكون كل فصل حلقة تكمل ما قبلها وتمهد لما بعدها، بحيث يأتي البحث سلسلة متصلة متواصلة. ولست أظنني بحاجة إلى تكرار ما ورد بالفهرس من محتويات كل فصل من الفصول الستة. وقد أنهيت الدراسة بخاتمة ضمنتها كل ما توصلت إليه، أو تكشف لي من خلال الدراسة. وألحقت بالبحث بعض الوثائق والنصوص الأدبية والتاريخية بالإضافة للمصطلحات الملاحية، وتحقيق لأسماء بعض الأماكن وأعتقد أن هذه الملاحق ملاحق مهمة تفيد في قراءة البحث، فضلا عن الصور والخرائط التوضيحية.

وقد وفقني الله في الحصول على مصادر من شتى بلدان المحيط مما سهل من معرفة مختلف المرويات عن حركة التجارة في المحيط. فكان هناك المصادر العربية والفارسية والصينية والهندية بل بعض الوثائق بالعبرية، إلى جانب المراجع الأوروبية والعربية. كل هذا ساعد على إتمام البحث بالصورة التي هو عليها.

المأثورات الشعبية

(ألف ليلة وليلة-أغان شعبية من أفريقيا-كتب العجائب (بزرك)، كتب التاريخ (السيرافي-المسعودي-شوجو-كوا)، الرحالة (ابن بطوطة-ماركو بولو)، المعارف البحرية والملاحية (ابن ماجد-المهري).

أردت في دراسة المصادر هذه أن أعبر مضيقا درج على عبوره الكثيرون وهو الحديث عن مدى ما قدمته المصادر من فائدة للبحث. وأعتقد أن هذا سيكون تكرارا لما في صلب الكتاب، فضلا عن أن أغلبية المصادر لم تكن تتحدث عن تخصص بعينه أو أخبار بعينها بترتيب معين، بل كانت عبارة عن أخبار وحكايات.

لذلك وجدت أنه من الأفضل تقديم عرض لهذه المصادر من حيث المحتوى والأسلوب والمنهج-ومن خلال هذا العرض يتبين مدى فائدتها للكتاب. والفائدة هنا أعم وأشمل، ولعلي أكون قد وفقت في هذا.

من المسلم به أن التاريخ لم يعد علما قائما بذاته بمعزل عن العلوم الأخرى، بل إنه بمرور الوقت وتقدم الدراسات نجد أن تلك العلوم تقدم يد العون لباحث التاريخ ليحلل ويفسر حركة التاريخ، وربما

يسد بعض الثغرات في مسلسل التاريخ، وأصبحت الآن علوم كالجغرافية والاقتصاد والاجتماع وغيرها علوما لازمة ومساعدة للبحث التاريخي. كما أن التاريخ أصبح لازما لتلك العلوم. ومعنى ذلك أنه على الرغم من التخصص العلمي الدقيق الذي واكب القرن العشرين فإن هذا لم يمنع من تداخل وتلاحم العلوم الإنسانية.

ومن العلوم التي دخلت مجال الدراسات المساعدة للتاريخ مؤخرا الفلكلور، بما يتضمنه من أساطير الشعوب وحكاياتها وأغانيها وثقافتها المادية، حيث إن كلا منها يتضمن إشارات أو حوادث تاريخية صادقة أحيانا، ووليدة الخيال أحيانا أخرى، فهي تتداخل لكي تقدم المأثور في صورة فنية يتقبلها السامع. ولذلك فهي تعطينا معلومات عن تاريخ المجتمع صاحب المأثور.

ويرى يان فانسينا أن المؤثرات الشفهية تصلح مصدرا تاريخيا من الدرجة الأولى تماما مثل المصادر المكتوبة، حيث يمكن أن تقبل مثلها بعد أن نقوم بإخضاعها للبحث النقدي التاريخي. [1]

وباحث التاريخ يدرك أن احتمال التزييف أمر وارد في جميع أنواع المصادر التاريخية من مؤلفات ووثائق وآثار.

لذلك ربما كانت المادة الفلكلورية-إن توفرت وتنوعت-أصدق تعبيرا عن التاريخ، لأنها تحمل نبض الشعب وآماله بعيدا عن مؤثرات السلطان أو السلطة بالتعبير الحديث. ولكن مما يقل من جديتها اختلاطها بخيال الراوي أو الحاكي، واختلاطها بعناصر غيبية أو فوق قدرة البشر. ولكن تلك المادة مع إخضاعها للبحث والنقد التاريخي ووضعها في سياق بيئتها التاريخية والجغرافية يمكن أن تسد بعض الفراغ التاريخي الذي سكتت عنه المصادر التاريخية السابقة-أو تكسو العظام لحما فهي التي تعطينا صورة حية للجو التاريخي العام.

وفي بحث كهذا نجد أن مجموعة القصص البحرية في ألف ليلة وليلة[2] خصوصا رحلات السندباد، وهي مجموعة من قصص البحار، لم يعرف مؤلفها. وكان مسرح حوادثها هو المحيط الهندي، واختلط فيها خيال كاتبها أو كتابها بحقائق تاريخية ومعارف بحرية ومعلومات جغرافية كانت شائعة في العصور الإسلامية.

ويؤكد على ذلك حسين فوزي في حديث السندباد القديم بأن مصادر

كتب الجغرافية وكتب العجائب ومصادر قصة السندباد واحدة هي مجموعة المعارف المتداولة عن البحر الشرقي الكبير فيما بين القرن التاسع والقرن الرابع عشر الميلادي. [3]

وقد أمدتنا هذه المجموعة من القصص البحري بمعارف شتى عن حياة المحيط وجزره وبعض المنتجات الزراعية والمعدنية وطريقة استخراجها. كما أفادتنا بمعلومة لم نعثر عليها في مصادر أخرى، وهي أنه ليس ضروريا أن يكون صاحب المركب ربانا أو تاجرا، بل إنه يمكن لأي فرد شراء مركب. كذلك طاقم المركب يؤجر لرحلة ما وليس معينا على المركب، وبالإضافة إلى هذا أمدتنا ببعض المعلومات الملاحية. وأكثر فائدة من هذه المعلومات الصورة الحية التي أعطتها لنا تلك الرحلات لحياة المحيط الهندي الذي هو مسرح حوادثها.

ويعقب حسين فوزي على قصص السندباد قائلا: «وأيا كان مؤلف السندباد فقد استطاع أن ينشئ قصته الخلابة من أشتات المعارف الجغرافية، وحكايات الرحالين المتداولة في عصره دون أن ينتقص هذا من قدره كفنان بارع. فالقصة تخرج على لسان بطلها مفعمة بالحياة، تتدافع أحداثها بعضها في أثر بعض كأنها أمواج البحر الزاخر الذي لج فيه السندباد وعرف مره أكثر من حلوه ». [4]

أما كراتشكوفسكي فيرى أنه من الخطأ اعتبارها محض أسطورة خرافية تدور حوادثها خارج حدود الزمان والمكان، إذ استبان من أبحاث رينوكودي خويه، وفران. أن «أسفار السندباد انبعثت في الوسط نفسه الذي نشأت فيه قصص التاجر سليمان، وفي مواضعها نفسها أيضا، أي سيراف والبصرة وبغداد. أما مسرح حوادثها فهو الهند وأرخبيل الملايو. وقد أمكن تحديد أماكن بعض حوادثها بالكثير من الدقة». [5]

وفي الواقع أن السندباد أو كاتب القصص استفاد من المعارف الجغرافية في كتب المسالك والمؤرخين، حيث يبدو من أسفار السندباد أنه اطلع عليها ووعاها جيدا، حيث أحسن اختيار مكان الحدث حسب أحداث القصة، مما أحكم حبكتها القصصية والفنية، كما أنه نمى خياله القصصي بكتب العجائب، ومزج بين هذين النوعين من الكتابة ؛ الواقع والخيال مزجا رائعا بحيث يبقي القارئ أو المستمع مشدودا إليه.

وفي الحقيقة أعطت لنا مجموعة القصص البحري في ألف ليلة فضلا عن المعارف التي ساقتها صورة حية رائعة لحياة البحر ومخاطره كان من المحتمل أن نفقد الإحساس بها من خلال كتب المؤرخين والجغرافيين. أو بمعنى آخر قام القصص البحري بدور الكاميرا في العصر الحديث فنقل لنا صورة حية واقعية عن حياة البحر ومخاطره.

كذلك ساعدتنا الأغاني الشعبية على معرفة بعض الأمور التاريخية. فسطر واحد في أغنية يمكن أن يغني عن صفحات. ففي إحدى أغنيات شرق أفريقيا تذكر الأغنية.

يا فتاتي العزيزة، سيصلك منا أقمشة جديدة، ما لم تعق المونسون الجنوبية الغربية السفن، أو يعترض التجار العرب أي من عوامل سوء الحظ. [6]

وندرك من هذه الأغنية أن المونسون وهي الرياح الموسمية الجنوبية الغربية كانت تعوق حركة التجارة، كما أن القائمين على أمر التجارة بالساحل الشرقي لأفريقيا كانوا من العرب.

ويصور المقطعان الآتيان من أغاني البحر حالة التجارة والإبحار في المحيط خير تصوير.

لا يستطيع الذاهب إلى شرق أفريقيا أن يعود في موعد محدد، ويعود التاجر من الهند بخبرة عظيمة. [7]

وهكذا تؤدي الأغاني الشعبية وكذلك باقي المادة التراثية دورا مهما في استقاء المعارف التاريخية. وقد أفادنا المأثور الشعبي عند الحديث عن القوى البحرية الأفريقية وإحساس أهل أفريقيا تجاه الإبحار في المحيط.

ومن مصادر البحث أيضا نوع من الكتب عرف بكتب العجائب، حيث شاع في تاريخ الكتابة العربية نوع من المؤلفات يعرف بالعجائب أو الغرائب وقد تعدد كتاب هذا النوع من الكتابة. فهناك على سبيل المثال نجد الدمشقي في نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، وابن الوردي في جريدة العجايب، والقزويني في عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات.. إلخ.

وهذا النوع من الكتب عبارة عن كتب وصفية للبلدان التي تتناولها، ولكن تختلف عن باقي الكتب التي لا تحمل هذا الاسم في أنها:

أولا: حفلت بكثير من الغرائب والعجائب التي يحار العقل في تفسيرها،

وتبدو لمن ينظر إليها أنها معجزة. على أن بعضا منها (وبعد تقدم العلوم خاصة) أصبح تفسيره معروفا على أنه مجرد ظواهر طبيعية. ولكن لعجز العقل الإنساني حينذاك عن إيجاد تفسير أو تبرير لما يحدث فقد أرجعها إلى خارج المألوف وسماها غرائب أو عجائب.

ثانيا: إن هذه الكتب كتبت فيما يبدو لعامة القراء أو للتسلية في المجالس والمحافل، ولم تكتب أساسا ككتاب علمي.

ويرى حسين فوزي أنه كلما كان المؤلف قليل الحظ من العلم كانت طريقته في إيراد ما يروي طريقة ذاتية، إذ هو لا يجد من معارفه القليلة ما يعينه على النظر إلى ما يروي نظرة موضوعية، ولا يملك ما يؤهله لفهم ظاهرة حية أو غير حية. وقد يضاف إلى هذا أنه وهو يكتب للعامة يتأثر بما يتوقع أن يثيره فيهم من عجب، مما يباعد بينه وبين توخي الواقع أو توقي المغالاة، أي أن هنالك تدرجا وتفاوتا كبيرا بين كتب العجائب يجعل من بعضها ما يصح أن يوضع في مصاف الكتب ذات الصبغة العلمية والنظرة الأقرب إلى الموضوعية، ومن البعض الآخر ما يقربها من أراجيف العوام. ولكن ليس معنى هذا أن هذه الأخيرة صفر من الحقائق العلمية، أو أن الأولى خلو من التخريف. (8)

وكتاب «عجائب الهند بره وبحره وجزايره» لبزرك بن شهريار الناخداه الرام هرمزي أفضل كتب العجائب التي تحدثت عن المحيط الهندي، حيث دارت حوادثه جميعها به بعكس كتب العجايب الأخرى التي تناولت بالحديث أكثر من مكان فلم تربطها وحدة المكان التي ربطت كتاب بزرك.

وهناك خلاف حول تاريخ تأليف الكتاب حيث يرى البعض أنه كتب في الفترة ما بين سنة 288 هـ / 900 م وسنة 339 هـ / 950 م. كما أن هناك خلافا في قراءة تاريخ المخطوط ذاته، فقرأه بعضهم سنة 404 هـ / 1013 م، والبعض الآخر سنة 704 ه / 1304 م وأخيرا قرأه هوتسا 904 هـ / 1498 م.(9)

على كل فهذا الخلاف لا يقلل من قدر الكتاب وهو كتاب صغير من القطع المتوسط، ويقع في مائة وأربع وأربعين صفحة، وطبع على النسخة المطبوعة بليدن سنة 1883 م: وكاتب هذا الكتاب لم يعايش وقائعه وإنما أخذها من أفواه الربابنة ونسب كل خبر إلى صاحبه.

ولغة الكتاب أقرب إلى اللهجة العامية منها إلى الفصحى فهي ركيكة

تفتقد الجزالة. وهو عبارة عن مجموعة من المعارف والأحداث التي صادفت بعض الربابنة صيغت في قالب قصصي، ويتراوح الحديث بين عدة أسطر وعدة صفحات. ولتلك الأحداث أو القصص أو العجائب تبويب إلى حد ما، وكلها متعلقة ببحر الهند وبره. فعلى سبيل المثال هناك أخبار عن حياة بلاد الهند، وأخبار عن الطيور، وأخبار عن القرود. وكل هذا في إطار من حياة البحر والبحارة.

وقد استطاع الكاتب أن يمزج بمهارة بين الواقع والخيال، أو العجائب على حد قوله، مزجا قيا حوله به تلك الحوادث إلى قصص قصيرة، حيث نحس ونحن نقرؤها، بحبكة القصة القصيرة، عبارات قصيرة متدافعة وحوادث متتالية وبداية وعقدة ونهاية. والأجمل من هذا والأكثر أثرا لهذا الكتاب هو أنه يكاد يكون الكتاب الوحيد من بين الكتب القديمة حول المحيط الهندي وبلدانه الذي يجعلنا نحس بريح البحر وحياة البحر. بل إنه يجعلنا نحن أبناء القرن العشرين نعيش حياة البحر في القرن الرابع الهجري العاشر الميلادي وبعده بأهواله ومخاطره. وهذه هي روعة الكتاب فكأننا نغرق مع الغارقين وننجو مع الناجين، ونعيش مع الحيوانات، ونتعلق بأرجل الطيور.

والمطلع على هذا الكتاب وعلى أسفار السندباد يجد كثيرا من الوقائع المتشابهة. ولو أننا وضعنا بعض أخبار عجائب الهند ضمن أسفار السندباد لما اختلت تلك الأسفار بل لأضيفت إليها قيمة. وشئ طبيعي أن تتشابه أسفار السندباد مع عجائب الهند، حيث إن مسرح الأحداث كان واحدا، ومنبع القصص كان منبعا واحدا أيضا ألا وهو أخبار البحارة. وقد أفادنا الكتاب فائدة جمة حيث أعطانا صورة واضحة وحية لحياة البحر، فكما سبق القول كان مسرحه المحيط ورواته الربابنة. وقد عمت الفائدة منه على أغلب فصول البحث خصوصا فصل الطرق الملاحية، والتعامل والسفن، كذلك أمدنا بأخبار عن بعض الموروثات والمعتقدات الشعبية التي تحدث بين البحارة في الأحوال المختلفة خصوصا في حالة اضطراب المحيط. وحقيقة يمكن اعتبار هذا الكتاب وأسفار السندباد هما نبض البحر.

ولكي نتبين أسلوب الكتاب وتبيان ما يحتويه سنعرض لنموذجين من حوادثه أو قصصه في الملحق.

أما المؤلفات التاريخية فيعتبر كتابا سلسلة التواريخ [10]، ومروج الذهب من المصادر العامة في مجال هذا البحث بالإضافة إلى كتاب التجارة الصينية والعربية في القرنين السادس والسابع الهجريين والثاني عشر والثالث عشر الميلاديين لكاتبه الصيني (Chau Ju-Kua).

وأبو زيد السيرافي هو صاحب كتاب سلسلة التواريخ، وقد كتبه في أوائل القرن الرابع الهجري / القرن العاشر الميلادي فكان جامعا للمعارف، لم يبرح مكانه بسيراف متسقطا أخباره من أفواه التجار البحارة. وقد اعترف بأنه جمع بعض المعارف وبوبها وضم فصولها إلى مذكرات التاجر سليمان.

والفائدة الكبرى التي أفادتنا من السيرافي أنه أول كاتب إسلامي كتب عن الصين: عن أهلها وعاداتهم، وطرق تعاملهم في البيع والشراء، ودقة صناعتهم وفنونهم، ويدخل ما كتبه تحت ما يعرف حديثا باسم الأنثوجرافيا، وهي الدراسة الوصفية لأسلوب الحياة ومجموعة التقاليد والعادات والقيم والأدوات والفنون والمأثورات الشعبية، وإن كان كل هذا لم يكن في ذهن السيرافي ولكنه كتب كل ما سمعه، فجاء كلامه شاملا لكل هذا، ولكن بطريقة مختصرة جدا يمكن أن نعتبرها مجرد إشارات.

ويبدو أنه كان يكتب مباشرة من أفواه التجار والبحارة. وكانت هذه الكتابة هي الأولى والأخيرة فلم يراجع كتابته، أو يحاول تنسيقها، حيث يلاحظ أنه كتب عن الصين، ثم الزايج، وخراسان، ثم عاد إلى الصين مرة أخرى وتبعها بالزنج، وإن كان الجزء الأكبر من كتابه عن الصين.

فعن دقة الصناعة في الصين يذكر «أن رجلا من وجوه التجار لا يشك في ضميره أنه صار إلى خصي كان الملك أنفذه إلى مدينة خانفو لتخير ما يحتاج إليه من الأمتعة الواردة من بلاد العرب، فرأى على صدره خالا يشف من تحت ثياب حرير كانت عليه، فقدر أنه قد ضاعف بين ثوبين منها، فلما ألح في النظر قال له الخصي أراك تديم النظر إلى صدري فلم ذلك ؟ فقال الرجل عجبت من خال يشف من تحت هذه الثياب. فضحك الخصي ثم طرح كم قميصه إلى الرجل وقال له: عدد ما على من الأقبية فوجدها خمسة أقبية بعضها فوق بعض» [11].

وتكلم أيضا عن منتجات كله مشيرا إلى أنه هناك تجارة بينها وبين

عمان كما تكلم عن مراكب أهل سيراف فذكر أن «مراكب أهل سيراف إذا وصلت في هذا البحر المتيامن من بحر الهند فصارت إلى جدة أقامت بها، ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكز القلزم، إذ كان لا يتهيأ لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله». (12) وكان هذا هو الأمر الشائع عن البحر الأحمر في ذلك الحين. كما شمل كتابه أيضا بعض معتقدات أهل الصين كإيمانهم بالتناسخ مثل الهنود.

وعلى الرغم من صغر حجم الكتاب إلا أن العلماء اتفقوا على أن كتاب سلسلة التواريخ من الكتب العربية التي يجب على الباحث أن يستند إليها أو يراجعها إذا أراد البحث عن علاقة العرب بالصين أو كتابة شئ عن هذه الناحية. (13)

وعلى العكس من السيرافي كان المسعودي واحدا من رحالة القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي العظام بالإضافة إلى أنه أحد كبار المؤرخين في عصره. وواقع الأمر فقد انتابتني حيرة، هل أصنفه ضمن الرحالة أم ضمن المؤرخين وهو ليس مؤرخا فقط، بل كان موسوعي المعرفة كما يتضح من كتبه، ولقد فضلت وضعه بين المؤرخين لأنه لم يكتب عن مشاهداته الحالية فقط، بل إنه أرخ من آدم إلى تاريخ وفاته هو سنة 345 هـ / 958 م، فضلا عن أن كتابته يغلب عليها أسلوب التاريخ.

وقد كتب المسعودي مؤلفات كثيرة ذكر بعضا منها في مؤلفه مروج الذهب منها: كتاب «أخبار الزمان» ويقع في ثلاثين مجلدا والكتاب مفقود، والكتاب الأوسط وهو أصغر من الكتاب السابق وربما كان تلخيصا له. وليس من اتفاق بعد بين الباحثين على مدى ما ضاع من هذا الكتاب، إذ إنه يوجد في المكتبة البودلية بأسفورد مخطوطة يظن أنها هذا الكتاب. (14) كما ألف كتاب التنبيه والإشراف، والكتاب الذي نتناوله بالدراسة وهو «مروج الذهب ومعاون الجوهر» وهو قسمان: أولهما سنعرض له، أما الثاني فيختص بتاريخ الإسلام من أواخر عهد الراشدين إلى أوائل خلافة المطيع لله العباسي.

ولن نجد أفضل من مقدمة الكتاب لنستدل بها على شخصية المسعودي، وما دعاه إلى تأليف مروج الذهب « .. . وأن يبقي للعالم ذكرا محمودا وعلما منظوما عتيدا، فإنا وجدنا مصنف الكتب في ذلك مجيدا ومقصرا ومنتهيا

ومختصرا، ووجدنا الأخبار زائدة مع زيادة الأيام حادثة مع حدوث الأزمان وربما غاب البارع منها على الفطن الذكي. ولكل واحد قسط يخصه بمقدار عنايته، ولكل إقليم عجائب يقتصر علمها على أهله. وليس من لزم جهة وطنه، وقنع بما نمى إليه من الأخبار عن إقليمه كمن قسم عمره على قطع الأقطار ووزع أيامه بين تقاذف الأسفار.. وقد ألف الناس كتابا في التاريخ والأخبار مما سلف وخلف فأصاب البعض وأخطأ البعض.. [15]

ويتضح من أواخر الفقرة السابقة الدافع وراء أسفاره الكثيرة، حيث أراد أن يعايش الواقع، ويعلم بالأمور معاينة. ولذلك فهو يرحل إلى أماكن كثيرة ذكرها « .. من تقاذف الأسفار وقطع القفار تارة على متن البحر، وتارة على ظهر البر مستعملين بدائم الأمم بالمشاهدة، عارفين خواص الأقاليم بالمعاينة كقطعنا بلاد السند والزنج والصنف والصين والرانج، وتقحمنا الشرق والغرب فتارة بأقصى خراسان، وتارة بوسائط أرمينية وأدريجان والهوات والطلقان، وطورا بالعراق، وطورا بالشام. فسيرى في الآفاق سرى الشمس في الإشراق». [16] وليس هذا فقط، بل يتضح من مقدمته أنه ألم وقرأ كثيرا من الكتب الموجودة في ذلك العصر على الرغم من صعوبة تداول الكتب حينذاك، بل علق على كل منها.

ويوجز المسعودي ما في الكتاب من معارف فيقول: «ولم نترك نوعا من العلوم ولا فنا من الأخبار ولا طريقة من الآثار إلا أوردناه في هذا الكتاب مفصلا أو ذكرناه مجملا، أو أشرنا إليه بضرب من الإشارات». [17]

وحقيقة لم يترك المسعودي في كتابه هذا أيا من المعارف سواء تاريخية أو ملاحية أو جنسية أو اجتماعية إلا وذكرها. فتكلم عن تاريخ معظم دول العالم المعروف حينذاك وجغرافية البلاد. وذكر أخبار البحار والمد والجزر والكواكب. كما تكلم عن أعياد بعض الشعوب وعاداتها وأقاويل العرب في الغيلان مما يدخل في باب المأثورات.

حقا إنه كتاب موسوعي لا يستطيع كتابته بهذه الطريقة وهذا التنوع إلا عالم كبير لم يكتف بالاطلاع بل قضى أكثر عمره مسافرا. ولهذا يعتبر مروج الذهب من المصادر الأساسية لمثل هذا البحث. حيث تجول المسعودي في كثير من بلدان المحيط الهندي، لذلك كانت استفادتي منه عظيمة شملت جميع فصول الكتاب كما يتضح منها. وعلى الرغم من أنه لم يعايش

فترة البحث إلا أن ما تركه من معلومات كان مهما وضروريا للبحث، حيث إنه في تلك الفترة كان التغير في الأحداث بطيئا. فالمعلومات التي أوردها المسعودي هي نفسها بعده بقرون. وفيما يلي (بالإضافة إلى ما في البحث) يمكن تبيان مدى ما لدى المسعودي من أخبار أفادتنا.

فقد أشار المسعودي سابقا في ذلك علماء أوروبا إلى كروية الأرض، ويبدو أن هذه المعلومة كانت معروفة قبل عصره فيذكر «قسمت الحكماء الأرض إلى جهة المشرق والمغرب والشمال والجنوب».. . وذكروا أن الأرض مستديرة ومركزها في وسط الفلك والهواء محيط بها من كل الجهات. بل ذكر أنه إذا غابت الشمس في الصين أشرقت في بحر أوقيانوس الغربي والعكس. [18]

وكان المسعودي دقيقا في كتابته حتى أنه إذا تشابه اسمان لموقعين مختلفين أشار إلى ذلك حتى لا يختلط الأمر على القارئ. فنجده يذكر ذلك عند ذكره لخليج عدن الذي يسميه «الخليج البربري طوله خمسمائة ميل وعرض طرفيه مائة ميل، وليست هذه بربري التي ينسب إليها البرابرة الذين ببلاد المغرب من أرض أفريقية لأن هذا موضع آخر يدعى بهذا الاسم». [19]

ويذكر البلاد، التي تقع على المحيط الهندي، أو البحر الحبشي كما يسميه، ومنتجاتها فيقول: «فهذا بحر الصين، والهند، وفارس، وعمان، والبصرة، والبحرين، واليمن، والحجاز، والقلزم، والزنج، والسند، ومن في جزائره.. والماء واحد متصل غير منفصل، وفي هذا البحر مغاصات الدر والياقوت، وفيه العقيق البادبيج وهو نوع من البجادي وأنواع الياقوت والماس، والسنباذج وفيه معادن ذهب وفضة نحو بلاد كله، وحوله معادن حديد مما يلي بلاد كرمان ونحاس بأرض عمان وفيه أنواع الطيب والأفاويه، والعنبر والساج والقنا والخيزران وكل ما ذكرنا من الجواهر والطيب والنبات فيه وحوله».[20]

تظهر هنا في تلك الفقرة عدم دقة المسعودي في ترتيب البلدان فبعد أن رتبها ترتيبا صحيحا عاد وذكر الزنج والسند، وأيضا في تحديد ما يستخرج من المحيط فذكر أن به مغاصات الياقوت والدر وهما يستخرجان من البر، وربما كان ذلك لعجلته في الكتابة أو تزاحم المعلومات في رأسه.

وقد أدرك المسعودي تأثير البيئة في كل من النبات والحيوان، فذكر تأثير كل بقعة من بقاع الأرض وهوائها في حيوانها ونباتها، [21] كما ذكر كيفية التعامل المادي في بعض جزر المحيط الهندي، كذلك تكلم عن سائر جزر وبلدان المحيط معددا منتجاتهم ومشيرا إلى عاداتهم، وأيضا تكلم عن الكائنات التي تعيش في المحيط.

وفي الواقع أنه على الرغم من تناوله للمحيط الهندي في صفحات قليلة إلا أنها جمعت معارف شتى كما سبق. ويلاحظ أن المسعودي يقلل من شأن من يكتب عن بلدان وأماكن لم يزرها ويصحح معلوماته، فنجده ينتقد عمرو بن بحر الجاحظ، «زعم أن نهر مهران الذي هو نهر السند من النيل، ويستدل على أنه من النيل بوجود التماسيح فيه. قلت أدرى كيف وقع له هذا الدليل. وذكر ذلك في كتابه المترجم بكتاب الأمصار وهو كتاب في غاية الغثاثة لأن الرجل لم يسلك البحار ولا أكثر من الأسفار ولا يعرف المسالك والأمصار، وإنما كان حاطب ليل ينقل من كتب الوراقين، أو لم يعلم أن نهر مهران من السند يخرج.. .»[22]

وندرك من هذا أن منهج المسعودي الأمثل هو الملاحظة والمشاهدة لكي يتحقق مما كتب الوراقون على حد قوله، ولذلك رحل. وكانت كتبه دوائر معارف علمية للمناطق التي زارها جمعت كل المعارف المتاحة في وقته، وكان ذلك ممكنا بالنسبة له لتنوع معارفه بالإضافة إلى أنه لم يكتف بالمشاهدة، بل كان يسأل ويستفهم عن أي أمر يعن له.

على أن مما يؤخذ على مروج الذهب، رغم وفرة الموضوعات وتنوع المعلومات، هو أنه لم يراع في تبويب الكتاب الوحدة الموضوعية كما لم يراع التسلسل الزمني، أو اشتمال كل باب على معارف متشابهة. ويبدو أن الكاتب كانت تتدافع وتتزاحم المعلومات في رأسه فيسكبها على الأوراق دون ترتيب. وعند قراءتي لهذا الكتاب تولد عندي إحساس بأن الكاتب كان يسابق الزمن للانتهاء منه. وهذا هو الذي أدى إلى عدم اهتمام المسعودي بتبويب الكتاب، وعدم تحققه من بعض المعلومات التي أوردها.

ولعل أبلغ ما يدل على شخصية المسعودي وأجمل وأرق ما في هذه الشخصية تواضعها، فعلى الرغم من كل ما قدمه من علم ومعرفة يتقدم بهذا العذر فيقول: «غير أننا نعتذر من تقصير إن كان، ونتنصل من إغفال

أو عرض لما قد شاب خواطرنا وغمر قلوبنا من تقاذف الأسفار وقطع القفار». [23] وهذا هو دأب العلماء.

وفي أقصى المعمور المعروف حينذاك نجد شبيها للسيرافي وهو (شوجو-كوا-Chau Ju-Kuau) صاحب الأعمال التي عرفت بالتجارة الصينية والعربية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين. ولم يعرف بالتحديد تاريخ مولده أو وفاته، وإن كان من المؤكد أنه عاش في أواخر القرن الثاني عشر وأوائل الثالث عشر الميلادي (أواخر السادس وأوائل السابع الهجري).

وفائدة هذا الكتاب تكمن في أنه أمدنا بمعلومات وافية عن بعض بلدان المحيط الهندي، والأكثر من هذا إفادة هو ما أورده لنا من معلومات وفيرة عن أنواع السلع خصوصا النباتية منها وكيفية جمعها.

وأما وجه الشبه بينه وبين السيرافي فهو أنه جمع مادته من أفواه التجار والربابنة الذين كان يلتقي بهم، فلم يغادر الصين. وقد قسم مادته إلى قسمين: تحدث في القسم الأول عن بعض البلاد والمدن المختلفة في العالم المعروف حينذاك باستثناء أوروبا، حيث تحدث عن جاوة وبغداد ومصر وغيرها من البلدان الآسيوية والأفريقية ذاكرا البلاد ومنتجاتها وعاداتها والمسافات بينها، أي أنه عبارة عن مجموعة من المعلومات عن تلك المدن والبلدان التي وردت عنده، وير تفتقر إلى التحليل والتفسير والمعاينة.

وفي القسم الثاني يتحدث عن أشهر المنتجات الطبيعية والنباتية ومناطق إنتاجها واستخداماتها كالماورد، اللؤلؤ، المرجان، الزجاج، القرنفليات، الصندل وغيرها، فمثلا عند كلامه عن الزجاج يقول «يأتي الليولي <Lui-Li> من مدن عدة في إقليم تاشي (الجزيرة العربية)، والطريقة المتبعة في إذابته هي الطريقة الصينية نفسها، وتكون بتسخين أكسيد الرصاص ونترات البوتاس والجص، وهم في تاشي يضيفون إلى هذه المواد مسحوق البورق (Borax). وهي مادة تجعل الزجاج سهل التشكل دون أن يكون هشا سريع الكسر، ولا يتأثر بدرجات الحرارة، إلى الحد الذي يمكن معه للمرء أن يغمسه في الماء لفترة طويلة من الوقت دون أن يؤدي ذلك إلى إتلافه، ولذلك فهو نوع أعلى من حيث القيمة من المنتج الصيني». [24]

أما المر فيذكر أنه ينتج في بلاد مالو-مو (Malo Mo) (مرباط) وهي من بلاد تاشي. وشجرة المرتشبه من حيث الطول والحجم شجرة الصنوبر

الصينية، ويبلغ سمك لحائها نحو بوصتين. وفي موسم جمع المحصول يقومون بحفر حفرة في الأرض من أسفل الشجرة ثم يثقبون ثقبا في لحاء الشجرة مستخدمين بلطة صغيرة فيسيل منه العصير إلى الحفرة ويترك عشرة أيام ثم يرفع منها. [25]

ويعطينا هذا الكتاب دلالة ذات أهمية بالغة في أنه إذا كان المصدر الأساسي لمادة الكتاب هو ألسنة الغرباء من تجار وربابنة، فقد شمل الكتاب معظم البلدان الآسيوية والأفريقية خصوصا الساحل الشرقي والساحل الشمالي المطلة على البحر المتوسط. ولم نجد ضمن فقرات الكتاب ذكرا لدول أوروبية، مما يعني أن الأوروبيين لم يكونوا قد وصلوا بعد إلى تلك المناطق وإلا لالتقى بهم صاحب الكتاب خصوصا أنه كان يعمل في وظيفة هامة بأحد الموانئ البحرية.

ويرى هيرث أن أمتع جزء في الكتاب هو ذلك الجزء الذي ذكر فيه المعلومات التي أخذها مباشرة من التجار الصينيين والأجانب عن البلاد التي زاروها، وما تخرجه أرض تلك البلاد من خيرات. والحقائق التي سجلها لم ترد في أي عمل صيني معروف سواء في القرن الثالث عشر الميلادي أو القرون التي سبقته. فعلى قدر ما نعلم كان هو أول شخص يقدم للصين أسماء وبعض الحقائق المتعلقة بكثير من بلاد ومواقع جنوب شرق آسيا وأفريقيا والبحر المتوسط على الأقل. [26]

كما تختلط الرؤى الصادقة بالرؤى المتعصبة عند هيرث عند تقييمه للكتاب فيذكر «أنه يجب أن ينظر إليه كأكثر المصادر قيمة بالنسبة للمعلومات عن علم الأجناس الخاص بالشعوب والقبائل التي عرفت عن طريق التجارة البحرية. والتي قام بها التجار الصينيون والمسلمون في الشرق الأقصى عن الفترة التي كتب فيها».

يستطرد هيرث قائلا: وعلى الرغم من أن ملاحظاته منقولة، فقد سجل قدرا كبيرا من المعلومات والحقائق الجديدة ذات القيمة العظيمة. أما النسبة المئوية الكبيرة من المعلومات الصادقة الحقيقية التي نجدها في كتابه بالمقارنة بالخلط غير المعقول والذي لا يصدق، والذي نقابله في أعمال المؤلفين الشرقيين في عصره، فقد أعطته مكانة مرموقة بين مؤلفي العصور الوسطى عن الأثنوجرافيا[27] في ذلك الوقت، وتلك الفترة جذابة

بالنسبة لنا، ذلك أنها تسبق ماركو بولو بأقل من قرن من الزمان، وتسد فجوة في معلوماتنا عن العلاقات الصينية بالعالم الخارجي تمتد من الكتاب العرب في القرنين الثالث والرابع الهجريين-التاسع والعاشر الميلاديين حتى أيام الرحالة البندقي العظيم. [28]

حقا إنه كتاب عظيم القيمة، ولكن ليس معنى قيمته أن يقلل من أعمال المسلمين. وهذا أمر دأب عليه بعض كتاب الغرب.

فأولا: يفوقه كثير من الكتب العربية التي كتبت قبله أو بعده في علم الأجناس، أو ذات الطابع الأثنوجرافي الذي يشتمل عليه الكتاب. فأن هذا الكتاب من كتب ابن حوقل أو المسعودي أو البيروني، وغيرهم كثير. فعلى سبيل المثال لا يمكن مقارنته بمروج الذهب المليء بالتعليل والتحليل، وذكر الأجناس وأسباب سواد البشرة وفلفلة الشعر، وأسباب ارتفاع الأسعار فيما يعرف حديثا باسم التحليل الاقتصادي، وذلك في معرض حديثه عن تجارة العاج وأسباب ارتفاع أسعاره في بلاد الإسلام، فضلا عن عادات الناس وتقاليدهم. [29] والبيروني الذي ذكر في كتابه «ما للهند من مقولة مقبولة» كل ما يتعلق بالهند وديانتها وعاداتها وأفراحها وغيرها مما يجعله أفضل ما كتب عن الهند في تلك العصور.

ثانيا: أما الخلط غير المعقول والذي لا يصدق فيبدو أنه يشير إلى كتب العجائب. وهذه كانت تروي ما يشاهده الكاتب أو يسمعه ويعجز عن تفسيره. وهذا لا يقلل من قدرها لأنها اشتملت على حقائق ومعارف تفوق ما فيها من عجائب وغرائب. وقد أدرك مؤلفوها قدر ما فيها من الغرائب ولذلك أطلقوا عليها هذه التسمية.

وشاع في العصور الإسلامية نوع آخر من الكتاب، ألا وهم الكتاب الرحالة، وكان ذلك بسبب انتشار الإسلام في بقاع كثيرة، مما أدى إلى الترحال، بالإضافة إلى ما شهدته العصور الإسلامية من نشاط علمي أدى بالعلماء أيضا إلى الترحال طلبا للعلم والمعرفة.

ويعتبر ابن بطوطة واحدا من أعظم الرحالين في تاريخ العالم إن لم يكن أعظمهم على الإطلاق، فهو أكثرهم تطوافا في الآفاق، وقد ولد عام 702 ه / 1304 م في طنجة وغادر وطنه عام 725 هـ لأداء فريضة الحج، ولكنه ظل حوالي ثمانية وعشرين عاما في أسفار متصلة ورحلات متعاقبة

قطعتها عودته إلى بلاده مرتين. فكان عندما يحط عصا الرحلة في بلد من البلدان ويصاهر أهلها، ويتولى بعض شؤونه كالقضاء أو الإمامة أو غير ذلك ندرك أنه قد آن لهذا الرحالة أن يستقر وأن هذا هو نهاية المطاف. ولكن ما يلبث داعيا الحنين والشوق للتسفار أن يدعواه فيحمل عصاه ويرحل.

وينفرد ابن بطوطة عن كل الرحالة المعروفين قديما وحديثا بأنه مكث فترة طويلة متصلة في تطوافه، وجاب أكثر المعمور المعروف حينذاك مخترقا البر ومعتليا ظهر الماء[30]. ومكنته طول الفترة التي مكثها في رحلته من الاستقرار في بعض البلدان فترة طويلة، تولى القضاء في بعضها، كما أنه تزوج في كثير من البلاد التي زارها، وقد أعطاها هذا كله ميزة المعايشة الكاملة للمجتمعات التي مر بها. وأمر طبيعي أن تختلف رؤية من يعايش مجتمعا من المجتمعات عمن يمر به مرورا عابرا.

تبقى بعد هذا مميزات ابن بطوطة بوصفه كاتبا والتي نلمسها من كتابه «تحفة النظار». إنه لم يترك صغيرة أو كبيرة إلا وأشار إليها خصوصا فيما يتعلق بحياة الناس، ومكنه من ذلك يقظة في الذهن ولماحية لما يرى، فضلا عن امتلاكه لعين لاقطة طابعة مفتوحة دوما. وبالإضافة إلى هذا كان ذا ذاكرة جيدة لأن من يروي ما مر به منذ عشرات السنين وبهذه الدقة فلا بد من أنه يملك ذاكرة قوية.[31]

وإذا كانت أسفار السندباد وعجائب الهند هي نبض البحر فإن ابن بطوطة هو عين وعقل البحر والبر، فهو راصد الحياة، وجامع الأخبار والحكايات والكرامات في تلك المناطق.

ويبدو أن رحالتنا كان ذا شخصية جذابة بشوشة لأنه دخل في نسيج كل المجتمعات التي قابلها بسهولة مع تباينها واختلاف مشاربها، بل جلس في موضع القاضي في بعض البلدان. وهذا دليل على الثقة التي كانت تحف به، وأمر آخر هو أن ابن بطوطة كان له إحساس بالأمكنة التي رحل إليها، فهو ابن البيئة التي يتنقل خلالها والتي انتشر فيها الدين الإسلامي.

وكما قضى ابن بطوطة أغلب عمره راحلا في منطقة البحث فإنه أيضا وبعد مئات السنين مضى متنقلا بين فصول البحث، فلم يفارق البحث من أوله لآخره، حيث كان زادا لنا في كل فصوله كما يلاحظ قارئوه.

ومع كل ما في تحفة النظار من أهمية ومعلومات وافرة وغزيرة إلا أن الإنسان ينتابه الحزن لأن رحالتنا لم يدون رحلته أولا بأول. فلو كان فعل ذلك لأخرج لنا موسوعة شاملة عن الحياة الاجتماعية والحضارية بمناطق زياراته. ويبدو أنه لم يكن في ذهنه كتابة هذا، وأن تدوينه تم بعد أن سمع منه سلطان فاس أخبار رحلته فطلب إليه كتابتها، فأملاها على ابن جزي الذي كتبها ذاكرا أنه نقل معاني الشيخ بألفاظ موفية للمقاصد التي قصدها، موضحة للمناحي التي اعتمدها.

وقد أدى عدم تدوين الرحلة في حينها إلى أن رحالتنا لم يستطع ترتيب الرحلة ترتيبا زمنيا، أو طبقا لتسلسل خط سيره. فعلى سبيل المثال ينتقل من أخبار الصين إلى أخبار جاوة إلى الصين مرة أخرى إلى سلطان ظفار. ونحن نعذره في ذلك فكيف له أن يتذكر ترتيب مئات البلدان التي زارها. ولهذا لا يمكن رسم خريطة لخط سير ابن بطوطة، ولكن أمكن معرفة وتعيين البلدان التي زارها.

وإذا تصفحنا الرحلة وأخذنا نموذجا واحدا لتبيان منهجه في الكتابة وكيفية عرضه لمنطقة من المناطق ولتكن الصين، فنجد أنه تكلم عن مراكب الصين، الفخار الصيني وطريقة صناعته، دجاج الصين وأحجامه، بعض أحوال أهل الصين، تعاملهم في البيع والشراء، التراب الذي يوقدونه مكان الفحم، ما خصوا به من أحكام الصناعات، عادتهم في تقييد ما في المراكب، عادتهم في منع التجار من الفساد، حفظهم للمسافرين في الطرق، مدينة الزيتون وكيفية تخطيطها وأهلها، صين كلان، حكاية عجيبة (وهي حادثة وقعت له في تلك البلاد)، الخنسا وتخطيطها وأهلها، ذكر الأمير الكبير قوطي، سلطان الصين والخطا الملقب بالقان، قصره ومن يجلس على أبوابه، خروج القان لقتال ابن عمه، رجوعه إلى الصين ثم إلى الهند، الرخ. هذا ما كتبه عن الصين.

ويلاحظ أن ابن بطوطة لم يعن بذكر جغرافية الأقاليم التي مر بها، وأن اهتمامه الأكبر كان موجها للناس، الناس في مختلف شؤون حياتهم بالإضافة إلى أشهر منتجات بعض الأقاليم.

إذا نجد أن أخبار الرحلة تشمل عادات المواطنين، وتعاملهم في البيع والشراء، ومدنهم وتخطيطها، وحيواناتهم وطيورهم، وصناعاتهم، بوصفها

جزءا من تاريخهم، وأسماء حكامهم، وآثارهم، ومعتقداتهم، وبعض الحكايات التي حدثت للرحالة. وبالطبع لم يكن هذا هو النمط الوحيد في حديثه عن كل البلدان، ولكنه النمط الأعم.

ولذلك يمكننا القول إن رحلة ابن بطوطة تشتمل على عدة معارف: فتشتمل على التاريخ، والاجتماع، والفلكلور، وأحياء وذكر بعض الآثار. ويغلب على معالجته لهذه العلوم الطابع التسجيلي. وإذا كانت الأنثروبولوجيا هي علم دراسة الإنسان طبيعيا واجتماعيا وحضاريا فإن تحفة النظار بكل صدق تعتبر موسوعة أنثروبولوجية فضلا عن كون متحفا حضاريا.

ويمضي الزمان وتبقى تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار اسما على مسمى. فهي زاد لباحث التاريخ، سفر لعالم الاجتماع، ومنبع لباحث الفلكلور، وذخيرة للأنثروبولوجي. فقد كانت رحلته حديقة فيحاء يرتشف منها كل ما يحتاجه.

وإذا كان ابن بطوطة يمثل أعظم الرحالة فإن هناك رحالة آخر يعد من أعظم رحالي أوروبا في عالم الشرق خصوصا الصين وهو ماركو بولو. وقد ولد عام 1254 م بمدينة البندقية، وعندما بلغ السابعة عشرة انضم إلى بعثة تجارية مسافرة إلى الصين وعين في منصب رسمي بمدينة بكين، وأقام بالصين عشرين عاما، وعاد إلى البندقية عام 1295 م. وقد أسره الجنوبون بعد ذلك حيث أملى رحلته في السجن على سجين مثله.

ويتشابه هنا ماركو بولو مع ابن بطوطة في أنه ليس صاحب أسلوب الرحلة، فهو صاحب الأحداث فقط، وإنما الذي تولى صياغتها هو من كتبها.

وقد قضى ماركو بولو الجزء الأكبر من الرحلة في الصين، ولذلك وافانا بمعلومات مفصلة عن الحياة في الصين وآسيا الوسطى، وإن كان اهتمامه الأكبر بالخان وأعماله. وكان اهتمامه بالناس ثانويا. فمثلا تكلم عن الحرس للخان الأعظم، وعن الطريقة التي يعقد بها الخان الأعظم مجالسه، وعن مقدار الصيد الذي يصاد ويرسل للبلاط من الفهود، وأوشاق الخان التي تستخدم في صيد الغزلان، وعن أخوين هما الموظفان الرئيسان المسؤولان عن الصيد، وهكذا.

وكانت حياة ماركو بولو في بلاط الخان، ولذلك لم يختلط كثيرا بعامة

الناس فكان اهتمامه بالبلاط، أما باقي المعلومات التي ساقها عن البلدان المختلفة التي مر بها أثناء رحلته ذهابا وعودة فكانت عبارة عن أخبار يسوقها عابر سبيل. ولذلك كانت معلومات غير وافية عن بعض عادات الناس وتقاليدهم، ومنتجات الإقليم. وربما كانت هذه العجلة وراء عدم تدقيقه في بعض المعلومات التي يسمعها. [32]

ويلاحظ أنه عند نسيانه التكلم عن أمر ما في مدينة ما كان يعود إليه ويذكره رغم أنه انتقل إلى الحديث عن أماكن أخرى كما حدث عند كلامه عن جزيرة زيلان (سيلان)، كما أنه خلط بين جزيرة جاوة وجزيرة بورنيو فنجد أنه تكلم عن جاوة، جاوة الصغرى[33]، كما أطال الحديث عن مدينة عدن وعن مدن تقع على سواحل بلاد العرب. ويرجح المترجم أنه لم يرس عليها قط، ويؤكد على أن كل ما يعرفه ماركو بولو يقينا أنهم وصلوا إلى هرمز، ثم توغلوا في داخل البلاد إلى خراسان، وعند مغادرتهم خراسان ساروا بها مخترقين بلاد فارس وأرمينية الكبرى حتى بلغوا ترابيزون على البحر الأسود، ومن هنالك ركبوا السفن وأقلعوا بحر إلى البندقية. [34]

ويرى مترجم الكتاب «أن الرحالة العجيب هو وحده الذي يبصر الشيء العجيب، كما أنه لم يبصر العجائب في تاريخ العالم كله إلا خمسة رحالة فقط-فأما من عداهم فقد أبصروا الطير والبهائم والأنهار والقفار، والأرض وما تزخر به من أشياء. فأما الرحالة الخمسة: فهم هيرودوت (أبو التاريخ)، وجاسيار، ومليكور، والتازار، وماركو بولو نفسه. ووجه العجب في ماركو بولو: أنه خلق آسيا خلقا للعقل الأوروبي»[35].

ويبدو تعصب الكاتب الأوروبي حيث تجاهل أعظم رحالة أعطانا حياة متدفقة وصورة نابضة للتاريخ الاجتماعي والاقتصادي والعمراني وهو ابن بطوطة الذي يعتبر عمدة الرحالة وشيخهم على مر العصور.

بنظرة عامة وسريعة إلى محتويات كلتا الرحلتين نجد أن محتويات رحلة ماركو بولو أغلبها معنون باسم المدن والجزر: «عن مدينة كذا، وعن جزيرة كذا» مع اهتمام بحياة البلاط الصيني فلم يعايش المجتمعات، ولم يتخلل عقول الناس، على العكس من ابن بطوطة الذي تأتي محتويات رحلته كأنها سيرة متدفقة لحياة المجتمعات وعجائبها.

حقا أفاض في ذكر الصين وخانها الأعظم، أما باقي حديثه عن المناطق

الأخرى فكان سريعا مبتسرا.

وهذا الاختلاف في الرحلتين يرجع إلى أن رحلة ماركو بولو كانت رحلة هادفة ذات أهداف دينية، وكانت في مرحلة حرجة من مرحلة الحروب الصليبية للتحالف مع المغول بينما رحل ابن بطوطة الرحلة ذاتها لذلك أحسسنا بنبض الحياة عند ابن بطوطة.

وكل ذلك لا يقلل من رحلة ماركو بولو، ولكن ليس معنى هذا أن نغمط حق من أعطانا صورة حية دافقة مترعة، وأماط اللثام عن خفايا الحياة بين الشعوب الأفريقية والآسيوية. فإذا كان فضل ماركو بولو أنه خلق آسيا خلقا للعقل الأوروبي فإن ابن بطوطة جعل العالم يحيا معه بين القارتين الأفريقية والآسيوية.

ويلاحظ في جميع المصادر التي سبقتني الإشارة إليها أن عنايتها الكبرى كانت بالناس وحياتهم باستثناء رحلة ماركو بولو فكان اهتمامها الأكبر بالملوك وأخبار المعارك العسكرية، كما هو السائد في معظم المصادر القديمة.

وأخيرا في خاتمة دراسة المصادر نأتي إلى نوع آخر من المصادر يدل على مدى تمكن المسلمين من فنون الملاحة وأسرار المحيط الهندي. وهي مصادر صيغت أحيانا بأسلوب شعري، وأحيانا أخرى بالنثر، ألا وهو ما عرف بأدب المرشدات البحرية. وإن كان ما وصلنا منها كتب في أواخر القرن البحري الخامس عشر الميلادي، إلا أنه من خلالها نعرف أن هناك كتبا غيرها كتبت قبل هذا التاريخ، وكانت تلك التي وصلتنا تحمل بين أعطافها خبرة ملاحي المحيط الهندي عبر مئات السنين في جميع الأمور التي تتعلق بالملاحة فيه من كيفية الإبحار ومواسمه، إلى الاهتداء بالنجوم والشمس، واستعمال البوصلة وغيرها من أدوات الملاحة، وإرشادات للربابنة وغير ذلك، حيث لم تترك تلك المصادر صغيرة ولا كبيرة إلا وأحصتها.

وعلى الرغم من أنها كتب متخصصة لا يفهمها بسهولة سوى عالمين، عالم الفلك وعالم البحار، إلا أنها أفادتنا إفادة كبيرة خصوصا في فصلي الطرق الملاحية والسفن. كما أن كتاب الفوايد هو أول كتاب نعثر فيه على تعليمات يجب على الربان اتباعها منذ لحظة ركوبه السفينة حتى نهاية رحلتها، والسلوك الواجب اتباعه حيال المواقف المختلفة وتجاه طاقم السفينة والركاب.

وصاحب هذه المصادر اثنان من المعالمة هما شهاب الدين أحمد بن ماجد السعدي، وسليمان المهري وكلاهما من ملاحي العرب.

أما ابن ماجد فكما ذكر اسمه في مقدمة كتاب الفوايد ينتهي باسم النجدي مما يعني أن جده الأكبر كان من نجد. ولم يعرف بالتحديد تاريخ ميلاده أو وفاته إلا أنه أمكن تحديد الفترة التي عاش فيها وهي في النصف الثاني من القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي. وآثاره كثيرة يبلغ عدد الموجود منها إلى الآن أربعين أثرا مكتوبا ومعظمها قد تمت صياغته شعرا. غير أن واحدا من مصنفاته الكبرى المهمة كتب بالنثر ويحمل عنوان «كتاب الفوايد في أصول علم البحر والقواعد». (36)

وقد اشتمل على كل ما يتعلق بالمحيط الهندي فذكر العلوم الفلكية والبحرية كما تكلم عن الجزر الكبرى الموجودة في المحيط الهندي، ومواسم السفر، وصفة بحر القلزم، جزره وشعابه، كذلك ذكر ترتيب المركب والملاحين وقسم المعالمة وما يجب عليهم في كل حالة (37).

وفي الحقيقة أن من يريد دراسة آثار ابن ماجد لا بد من أن يكون عالما بعلوم الفلك، وعلوم البحر ليس هذا فقط بل بالمصطلحات المستخدمة بكليهما في تلك الفترة.

ولذلك سنستعير قول فران وهو خبير في هذا حيث يقول: «إنه لم يبالغ حين يقول إنه رأى في كتاب الفوايد أثرا يدعو إلى الإعجاب، واعتبره ذروة التأليف الفلكي الملاحي لعصره، كما اعتبر ابن ماجد أول مؤلف للمرشدات البحرية الحديثة. ووصفه للبحر الأحمر لم يفقه بل لم يعادله-باستثناء بع التصحيحات في العروض-أي مرشد أوروبي في الملاحة الشراعية. كما أن معلوماته عن الرياح الموسمية والرياح المحلية وطرق الملاحة الساحلية بعيدة المدى تتميز بأقصى درجة من الدقة والتفصيل يمكن أن نتوقعها في ذلك العصر. ومن الملاحظ أن معرفته بإندونيسيا كانت أقل من معرفته بسواحل المحيط الهندي وجزره، ولسبب لا ندري كنهه تصور ابن ماجد جزيرة جاوة ممتدة من الشمال إلى الجنوب على نقيض اتجاهها الفعلي، وهذا هو التصحيح الوحيد الهام الذي يمكن إجراؤه في مؤلفاته». (38)

أما سليمان المهري فهو من مدينة الشحر على الساحل الجنوبي لحضر موت، ولم يعرف أيضا تاريخ مولده أو وفاته وإن كان واضحا من مؤلفاته أنه

عاش في النصف الأول من القرن السادس عشر الميلادي. [39]

وكتاباه اللذان اعتمدت عليهما هما: «العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية»، و «المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر». ويرجع تأليفهما إلى عام 917 هـ / 1511 م. وينقسم الكتاب الأول إلى سبعة أبواب يتحدث في الستة الأوائل عن أصول الفلك البحري: النجوم وعلاقتها بالملاحة، والطرق البحرية الواقعة فوق الريح وتحت الريح، والطرق المارة على الجزر الكبرى والقياسات مثل: قياس النجم القطبي والرياح الموسمية السائدة في المحيط الهندي، أما الباب السابع فيتحدث عن الأسفار ويصف حوالي ثلاثين من طرق الملاحة مبينا مخاطرها.

أما مصنفه الثاني وهو كتاب المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر فقسمه أيضا إلى سبعة أبواب يصف فيها سواحل المحيط الهندي، وعروض المواني الموجودة على السواحل المشهورة، وصف الجزر الكبار، المسافات بين بلاد العرب وساحل الهند الغربي ومواني خليج البنغال من ناحية، وبين ساحل أفريقيا الشرقي ومواني سومطره وجاوة وبالي، من ناحية أخرى، ذكر الرياح والعواصف والمخاطر التي تتعرض لها السفن، العلامات التي تثير إلى اقتراب الأرض على سواحل الهند الغربية وجزيرة العرب وأفريقيا الشرقية، ولحلول الشمس والقمر، وأخيرا يقدم وصفا لخمسة طرق ملاحية.

ويرى فران أن المهري يصل في نهاية الشوط إلى النتيجة نفسها التي وصل إليها ابن ماجد بالتقريب، وهي أن المعرفة بالشؤون البحرية إنما تقوم على أساس مزدوج: سلامة التفكير والخبرة العملية. [40]

1

القوى البحرية في المحيط الهندي

العرب - الفرس - الهنود - الصينيون - الأفارقة

اقتصر النشاط البحري التجاري [1] في المحيط الهندي خلال الفترة محل البحث على دوله، أي الدول التي لها سواحل تطل عليه، فلم تشارك دولة خارج نطاقه في النشاط التجاري به سوى مصر، لدورها المؤثر في حركة التجارة العالمية، إلى جانب موقعها الحاكم حيث انتشر تجارها في صفحة مياهه، كما أقاموا في موانيه المختلفة.

وكانت أهم القوى التجارية التي ساهمت بقدر وافر في حركة التبادل التجاري هي العرب، والفرس، والهنود، والصينيين، والأفارقة. ومن المسلم به أن تتفاوت مدى مساهمة كل قوى من تلك في النشاط التجاري، ولم يحدث أن انفردت قوة ما بالسيطرة المستمرة على تجارة المحيط الهندي، وإنما كان يحدث تبادل للمواقع بينها.

ولأن لكل ظاهرة تاريخية أسبابا ودوافع، فإنه يبدو أنه مما دفع العرب إلى السيطرة على مقاليد الأمور التجارية بالمحيط الهندي وقيادة الملاحة فيه قرون عديدة أسباب ودوافع عدة. فالمياه تحيط

بشبه الجزيرة العربية، فمن الجنوب مياه بحر العرب، ومن الغرب البحر الأحمر، ومن الشرق الخليج العربي. وكان لهذا الموقع إلى جانب تلك الصحراء الجدبة أثر كبير في تعامل العرب مع المياه، وركوبهم البحر منذ الأزمنة القديمة، حيث برعوا في الملاحة وفي بناء السفن رغم ندرة الأخشاب ببلادهم، كما تفوقوا في الشؤون التجارية وخصوصا الحضارمة. وكانت وجهتهم الأساسية تجاه المناطق ذات الثراء الطبيعي والتنوع الإنتاجي سواء في آسيا أو في أفريقيا. وقد كان لانتشار الإسلام، وعظم مكانة الإمبراطورية الإسلامية وهيبتها أثر عظيم في تدعيم المكانة التجارية للعرب. ولا يعتبر من المبالغة في شئ إذا قلنا إنه بحلول القرون الأولى من الهجرة أصبح العرب سادة المحيط الهندي ملاحيا وتجاريا، بل إنهم حولوا المحيط الهندي إلى بحيرة عربية.

كان التوجه العربي واضح الأثر والمبكر هو توجه العرب تجاه الساحل الشرقي لأفريقيا، لقرب المسافة بين الساحلين العربي والأفريقي، كما أن الحواجز الهضبية من الشمال إلى الجنوب جعلت الاتصال بين الساحلين أسهل من الاتصال بالداخل بالنسبة لأفريقيا. ويصدق هذا القول أيضا على الساحل العربي، فالصحراء الجرداء الشاسعة برمالها الحارقة تجعل الاتجاه يم البحر هو الأسهل والأصوب والأثرى للتنوع الإنتاجي على الساحل الأفريقي. ولهذا تم الاتصال المبكر بين الساحلين.

ولعل من أقدم المصادر التي تحدثنا عن حالة العرب في شرق أفريقيا كتابا وضعه أحد الملاحين الإغريق وقد عرف باسم الدليل الملاحي للبحر الأريتري. [2]

ونلمس من مادة هذا الكتاب مدى النشاط والوجود العربي على ساحل أفريقيا الشرقي قبل ظهور الإسلام.

وجدير بالملاحظة أنه على الرغم من أن عبور البحر لا يمثل مشكلة أو عقبة كبيرة في الانتقال بين الساحلين العربي والأفريقي إلا أن العلاقات كانت أقوى في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، أي بين اليمن والحبشة، منها في الجزء الأوسط حيث يزداد اتساع البحر، على أنه بظهور الإسلام حدث تحول واضح في الجزء الأوسط من البحر الأحمر، إذ غدت تلك المنطقة معبرا قويا قريبا للأراضي المقدسة لأداء فريضة الحج، مما أدى

إلى ازدياد النشاط التجاري في هذه المنطقة.

ولا أدل على عظم الصلة التجارية بين الساحلين مما ذكره بزرك عن أسطولين: «أحدهما يتكون من ست عشرة سفينة، والآخر من حوالي ألف سفينة غادرا عمان سعيا وراء منتجات أفريقيا، وكان أكبر عدد من السفن سجل في ذلك الحين في قافلة ذهبت إلى الهند مكونة من ثلاث سفن فقط». [3] ويبدو أن هذا القول فيه شئ من المبالغة، وإن كان من المتوقع أن تكون السفن المتجهة إلى أفريقيا أكثر عددا من تلك المتجهة إلى الشرق، وذلك لقصر المسافة وقربها، فضلا عن أن العلاقات التجارية لم تكن قد ازدهرت في القرن التاسع الميلادي (الثالث الهجري)، حيث لم يكن الطلب قد اشتد بعد على منتجات الشرق.

هذه الكثافة الملاحية تدل على عظم الصلة التجارية بين الساحلين العربي والأفريقي، ويعود ذلك بالتأكيد إلي الإمارات الإسلامية التي نشأت على الساحل، وإلى وجود أسر عربية كثيرة على الساحل الأفريقي [4]. وبالضرورة لم تنتقل تلك الأسر بكاملها بل استمر جزء منها في مواطنها، ونتج من ذلك استمرار توصل الأقارب. وقد صاحب ذلك ازدهار التجارة بين الساحلين.

ونتج من الاختلاط والتزاوج الحضاري بين الساحلين تكون ثقافة واحدة من كلتا الثقافتين. فمثلا كتبت اللغة السواحيلية بأحرف عربية، ودخلها كثير من الكلمات العربية، كما أدخل العرب إلى أفريقيا زراعة البرتقال وغيره من فواكه الشرق، كما زرعوا النخيل والذرة والبقول والأرز، وكان ذلك للاستهلاك المحلي. واستمرت السلع الأفريقية المألوفة كالعاج والرقيق والذهب وغيرها هي سلع التصدير. [5]

ولعل ما شاهده البرتغاليون عند وصولهم إلى الساحل الشرقي لأفريقيا يعطينا صورة حية للواقع الذي كان عليه هذا الساحل «ما أن وصلت هذه المراكب الصغيرة خليج مدغشقر حتى لقي البحارة ما لم يكن في حسبانهم حين خرجوا يضربون في البحر، لقوا مرافئ تطن كخلايا النحل، ومدنا ساحلية عامرة بالناس، وبحارة عبروا المحيط الهندي مرات عدة وسجلوا ذلك في خرائط متقنة. ورأوا تجارة بحرية نافقة من الذهب والحديد والعاج والخرز والنحاس، جلود السلحفاة، الأقمشة القطنية، الرقيق وفخار

الصين. لقد عثروا دون أن يقصدوا على عالم تجاري أوسع من عالمهم وأكثر ثراء من بلادهم الأوروبية». [6]

وكما كان لعرب سواحل شبه الجزيرة العربية علاقات مع شرق أفريقيا (غرب المحيط الهندي) كان لهم نشاط مماثل مع بلاد شرق المحيط الهندي كالهند، وسيلان، وجزر المالديف، وإندونيسيا، والصين. وقد كان لموقع بلادهم الهام وعلاقاتهم بين كل من غرب المحيط الهندي وشرقه فضل في أنهم كانوا أصحاب اليد الطولي في النشاط التجاري عبر المحيط الهندي. وكما استقر العرب على سواحل الغرب استقروا أيضا على سواحل الشرق.

فنظرا لطبيعة التجارة البحرية وارتباطها التام بحركة الرياح الموسمية كانت الرحلة بين الساحل العربي والسواحل الشرقية البعيدة للمحيط الهندي تستغرق الرحلة حوالي عام ونصف عام [7] وكان يحدث في أحيان كثيرة أن يمر موسم الرياح دون أن تجهز السفن حمولتها من السلع، فتنتظر لهبوب الرياح التي تليها فتطول إقامتها، فلذلك وجدت أماكن لإقامة التجار. كما كان هناك وكلاء تجاريون، وغالبا ما كانوا من العرب. وبتوالي الزمن تكاثر عدد العرب بالمواني المختلفة، وحدث التزاوج بين الوافدين وأهل البلاد.

وقد لاحظ ابن بطوطة وجود عرب على سواحل الهند[8] يتولون مناصب هامة كما يأتي ذكر أهل اليمن في أغلب المواني التي زارها، فقد رآهم في لاهري، ومنجرور وقندرينا التي تولى القضاء فيها والخطابة رجل من عمان، وقالقوط، وجزيرة لنكوس إحدى جزائر ذيبة المهل (المالديف) وغير ذلك من المواني والبلدان. [9]

ومن الواضح أن تولي العرب لمنصب القضاء إلى جانب المناصب المهمة الأخرى التي تولوها وذكرها ابن بطوطة وغيره يحمل دلالات هامة أهمها عمق الصلة وقوتها، تغلغل نفوذ العرب التجاري وانتشار الإسلام وثقافته، ليس هذا فقط، بل إن مسلمي الهند وكلوا أمورهم الدينية والفقهية إلى العرب.

وبمرور الوقت غطت التجارة العربية معظم أجزاء شبه القارة الهندية، إلى حد أنه لم يوجد ميناء من المواني الكجراتية خاليا من بضائعهم التجارية، وكانوا يعاملون من قبل الحكام معاملة حسنة نظرا للرسوم والضرائب التي كانوا يؤدونها إلى الحاكم، وكانت تؤلف جزءا كبيرا من دخل الحكومة، بل

تولى أحد العرب منصب أمير البحر. وقد أدت تلك السيادة البحرية التجارية إلى تعطيل أسطول كجرات. [10]

وقد أدى هذا الاتصال التجاري البحري والاستيطاني إلى عدة تأثيرات هامة. كاعتناق كثير من أهل الهند للإسلام، كما عكست اللغة العربية ما تتميز به من قدرة وجمال، فأثرت في لغات الهند، فالسندية، والإرادية، والجوجرانية، والتميلية وغيرها، مما أدى إلى تأثر كتابها باللغة العربية، ومن أجل هذا اتخذت السندية الخط العربي رسما لها «[11]، كما أخذ بعض الألفاظ الهندية طريقه إلى اللغة العربية على لسان الملاحين العرب فيما يتعلق بمهمتهم وصناعتهم». [12]

ولم تكن سواحل الهند هي نهاية المطاف للسفن العربية بل كانت المحط الأول لسفن العرب المتجهة إلى سرنديب، وسومطرة، وملقا، وجاوة، والصين وغيرها. ولم تكن الرحلة البحرية تأخذ طريقا مباشرا إلى الصين، بل كان لا بد للسفن من التوقف في بعض المواني للمتاجرة أحيانا وللتزود بالمؤن والمياه أحيانا أخرى.

فكان العرب خصوصا من عمان ومرباط يذهبون إلى جزر لاكاديف ومالاديف، حيث يقومون ببناء السفن هناك، حيث إن الجزيرة العربية كانت فقيرة في المواد الخام اللازمة لصناعة السفن بينما تتوفر في تلك الجزر، لذلك قصدها العرب. وكانت السفن بعد تمام صناعتها تحمل بالأخشاب والبضائع المختلفة ويعودون بها إلى أوطانهم. [13] وبذلك كانت الربحية التجارية أعلى حيث إن التاجر العربي ربح من صناعته وسيلة النقل (السفينة)، كما ربح من البضائع التي حملها بها، كما أن بقيامه بصنع السفينة استفاد من الوقت الذي يمكثه بتلك الجزر انتظارا لموعد هبوب الرياح الموسمية وشغله بطريقة مربحة وعملية فلم يضع هباء، وبذلك أصبح للوقت قيمة.

ترك التجار المسلمون خصوصا العرب آثارا واضحة في تلك المناطق تفوق ما تركوه في المناطق الأخرى. فهناك كتابات إسلامية باللغة العربية ترجع إلى سنة 1297 م، أي بعد خمس سنوات من زيارة ماركو باولو أي قرية سمدرة على بعد مائة ميل شمال غرب فولاك على الساحل السومطري، وهو شاهد قبر السلطان الملك الصالح. [14] كذلك أصبحت اللغة الملايوية

تكتب بالخط العربي [15]، كما رافق دعوة التجار للإسلام في إندونيسيا دخول العديد من المصطلحات الدينية التي تتطلبها قراءة القرآن، وفرائض الدين الإسلامي، وتعاليم ومعاملات الأحوال الشخصية من زواج وطلاق وإرث وطقوس، وتدريجيا فك كثير من الكلمات العربية في اللغة الإندونيسية، حيث بلغت حوالي ستمائة وخمسين كلمة كثير منها مصطلحات تجارية ومالية. [16] إن انتشار المؤثرات الثقافية الإسلامية ليعطينا دلالة على عظم الصلة بين العرب وتلك الشواطئ.

وامتدت البحرية التجارية العربية إلى الصين أقصى المعمور المعروف حينذاك، حيث كانت الرحلة العربية إلى الصين هي أطول الرحلات البحرية في ذلك الوقت، فقد فاقت في طولها الرحلات البحرية في البحر المتوسط والتي كانت تقوم بها سفن المدن الإيطالية كجنوة والبندقية بالإضافة إلى خطورة الإبحار في المحيط عنه في البحر المتوسط.

وقد اعترف المؤرخ الصيني فواين جانغ في كتاب «مبادئ الشرق» بقوة العرب [17] التجارية. حيث قال: «إن العرب والمسلمين هم الذين كانوا يقبضون على ناصية التجارة الدولية في الشرق والغرب، من أوائل القرن الثامن الميلادي حتى أوائل القرن السادس عشر، فيبحرون بسلعهم من الخليج العربي فالمحيط الهندي، ومنه إلى المواني الصينية التجارية أمثال: كانتون، وسوجو، ويانغ، وهانغ جو، ومنغ وكلها من موانئ الصين الجنوبية». [18]

وقد حدثت انتكاسة للتجارة العربية في الصين وذلك أثر نهب مدينة كانتون في الصين، مما أدى إلى تحريمها على التجار الأجانب عام (264 هـ / 758 م)، [19] وأصبحت كلمة (بالملايو) هي نهاية المطاف للسفن العربية، ويؤيد هذا قول المسعودي: «إن رجلا من التجار ركب من البصرة حتى أتى بلاد عمان، وركب إلى بلاد كله وهي في منتصف المسافة إلى الصين، أو نحو ذلك وعندها تنتهي مراكب المسلمين فيجتمعون مع من يرد من الصين في مراكبهم» [20].

ويذكر أحد الباحثين أن الاتصال بالصين لم يتجدد إلا في النصف الثاني من القرن الثالث عشر. [21] ومما لا ريب فيه أن هذا الرأي مغالى فيه، حيث يخبرنا بزرك عن عبهرة الربان المشهور الذي سافر إلى الصين سبع مرات، وكذلك عن شهر ياري الربان. [22] وبالإضافة إلى ذلك فإن

المؤرخ الصيني شو جو-كوا الذي عاش في أواخر القرن الحادي عشر وأوائل الثاني عشر الميلادي يذكر أنه في شرق مدينة وان-أن التي تقع في جنوب غرب جزيرة هينان (Hainan) كان ممنوعا تقديم لحم الخنزير، مما يدل على وجود جماعة مسلمة. كما لاحظ وجود أسماء لأشخاص وعائلات غير صينية. فمثلا كلمة (Pu) يرجح أنها من العربية «أبو» وكل الكلمات التي تبدأ ب (أبو) نجدها تتبع بأسماء عربية وليست أجنبية. كما أن العادات والتقاليد لهؤلاء الأجانب ما هي إلا دليل على أنهم مسلمون. [23] ومما يؤكد ما سبق أن العادات واللهجات في جزيرة هينان تختلف كثيرا من عادات ولهجات أهل الصين. فأهلها من أصحاب الصدق والوفاء يجتهدون في العمل والكسب وغيرهما من الصفات الحميدة. هذه الصفات الحميدة التي رويت عن أهل هينان في الكتب المختلفة هي غالبا من تأثير الإسلام الذي وصل عن طريق التجار في عهد أسرة تاغن التي استمرت في الحكم حتى منتصف القرن العاشر الميلادي / الرابع الهجري. [24]

هذا الوجود الإسلامي في الصين قد استقر عبر فترة زمنية طويلة بالضرورة. ويبدو أن منع التجار الأجانب من الحضور إلى الصين لم يستمر طويلا، حيث يذكر متز أن حكومة الصين بذلت جهدا كبيرا لاجتذاب التجارة الأجنبية الآتية من البحر إلى الصين رأسا، فأرسلت بعثة لتدعو التجار الأجانب الذين يعملون في البحر الجنوبي، ويركبون البحار في البلاد الأخرى للحضور إلى الصين، ووعدتهم بتهيئة الظروف الحسنة لاستبدال بضائعهم، كما أعيد تنظيم ديوان البحر في عام (361 هـ) (971 م) في مدينة كانتون. [25] ويدل هذا على مدى ما كانت تجنيه الصين من التجارة، بحيث لم تستطع منع التجار الأجانب مدة طويلة فعدلت عن هذا المنع.

وبمرور الوقت زاد وجود المسلمين [26] في مدن الصين المختلفة وخصوصا الساحلية منها. فعلى حد رواية ابن بطوطة لم تخل مدينة صينية من المدن التي وردت في رحلته من أحياء خاصة للمسلمين، أو جزء خاص ينفردون بسكناه. كما يدل على انتشار المسلمين في مدن الصين المختلفة ما يرويه ابن بطوطة.. من أنه عند قدوم تاجر مسلم يخير في النزول عند تاجر من المسلمين المتوطنين أو في فندق. [27] وكان للمسلمين قاض خاص بهم وشيخ يقوم بأمور الدين. كذلك كان هناك وجود للمصريين، حيث يذكر ابن بطوطة

أنه نزل في مدينة الخنسا[28] بدار أولاد عثمان بن عنان المصري، وكان أحد كبار التجار بالصين. [29]

وكانت أهم موانئ ومدن الصين للتجارة العربية هي لوقين، والزيتون، وحمدان،[30] وسوسة، وصينية الصين [31] وسيلا. [32] أما أهم البضائع التي جلبها العرب: من الصين فهي الحرير، والفرند، [33] والكيمخا، [34] والمسك، والعود، والسروج، والسمور، [35] والغضار، والدارصيني، والخولنجان، ومصنوعات الخزف، والنقود النحاسية والذهبية والفضية، والأدوات الحديدية. والآثار الوحيدة الباقية من ثراء هذه التجارة هي الخزف القديم الذي نجده حول المحيط الهندي في الهند، وسريلانكا، وجزر المالديف، وإيران، والجزيرة العربية، والصومال، ومدغشقر. [36]

وانتشار تلك السلع الصينية على هذا النطاق الواسع، الذي يشمل جميع بلدان المحيط تقريبا، يدل على تنوع هذه السلع وأهميتها لتلك المناطق، وكذلك على مدى حجم النشط التجاري، نشاط التجار العرب خاصة.

وبالمثل فقد حمل التجار العرب إلى الصين العاج والكندر (لبان ذكر) والفصوص الصقلبية. وكانوا يتحلون بها ويعتقدون أنها تقي من شر الحسد، وكذلك الخنوفي في لغتهم (قرز الكركدن)، ويعتبر أغلى وأعز سلعة لديهم. وغير ذلك كثير من السلع. [37]

ومن الواضح أن السلع التي حملها العرب إلى الصين [38] لم تكن جميعها من منتجات شبه الجزيرة العربية، بل إن جزءا كبيرا منها من منتجات بلدان المحيط المختلفة كما تشمل أيضا منتجات أوروبية. وكذلك فإن السلع الصينية ذهب جزء كبير منها إلى الأقاليم الأوروبية.

وعلى الرغم من بروز الدور الملاحي والتجاري للعرب إلا أن أحد المؤرخين الأوروبيين يسوق رأيا متعسفا حين يقول: «.. . كما يجب أن نحتاط لتعبير السيادة البحرية العربية حتى وإن استخدمه مؤرخون مبرزون كتوينبي وبيرين (Pirenne). فلو كان هذا التعبير يعني فقط أن العرب أو بمعنى أصح المسلمين قد سيطروا على موانئ وأسواق البحر الاريتري لكان ذلك مقبولا. ولكن إذا تضمن التعبير وجودا حقيقيا لقوة بحرية يكون هذا التعبير غير صحيح، حيث لم تمتلك أي دولة عربية قوة بحرية سواء في المحيط الهندي أو البحر المتوسط قبل تركيا عدا مجموعات صغيرة من مراكب القراصنة.

وأفضل دليل على ذلك أن العرب لم يكونوا قادرين على الصمود أمام البرتغاليين في المحيط الهندي إبان القرن السادس عشر الميلادي حتى أننا نجدهم قد اضطروا للاستنجاد بالأسطول التركي.

وأكثر من ذلك كيف لأحد أن يتكلم عن سيادة بحرية للعرب. في حين أنه لا يمكن إنكار حقيقة أن خطوط المواصلات الرئيسة في العالم الإسلامي كانت برية لا بحرية.. . هذا وقد سجل توينبي إشارة خاصة إلى ذلك فأوضح أن الاستعاضة بالمحيط الهندي من السهوب مع نهاية القرن الخامس عشر الميلادي كان ثورة تكنولوجية ذات أهمية كبيرة.. .»[39]

وقد جانب هذا الرأي كثير من الصواب، بل إن فيه كثيرا كثيرا من التجني على العرب. فباحث التاريخ يعرف أنه لم تكن للعرب قوة بحرية حقيقية في البحر المتوسط، ولكن ذلك كان قبل الإسلام الذي واكبه سيطرة عربية على البحر المتوسط. فقد استولى العرب على قبرص سنة 32 هـ / 653 م، وفي العام الذي يليه استولوا على رودس، وهزموا الروم في موقعة ذات الصواري عام 34 هـ / 655 م. وهي المعركة التي حسمت الأمر نهائيا لصالح قوة العرب البحرية في البحر المتوسط.[40]

أما في مجال تطوير أساليب الملاحة فقد كان للعرب فضل كبير سنلمسه في ثنايا هذا البحث. وهناك تقرير كتبه بيللوك عن استخدام المسلمين للشراع المثلث يقول فيه: «وإبان نهضتهم في القرن السابع ترك العرب صحراءهم واتجهوا إلى البحر، وأصبحوا بعد وقت قصير من ركوب البحر، كما هو الحال في الفلسفة، أساتذة لرعاياهم الجدد، وأخذوا ذلك الشراع الذي وجدوه في جميع المناطق التي قهروها.. وخففوا العارضة الأفقية وأطالوها كما رفعوا مقدمة الشراع عاليا، وشدوا أسفله إلى تحت، وسرعان ما كان لديهم ذلك الشراع المثلث الذي ربما يبقى، على حين يندثر كل دليل آخر على طاقتهم القاهرة.

فبمثل هذا الشراع قادوا أسطولهم الأول مما جعلهم يستولون بسرعة على جزر البحر المتوسط.[41]

أما في المحيط الهندي فقد كان العرب (كما يتضح من ثنايا هذا البحث) سادة التجارة البحرية في هذا المحيط، بل إنهم كانوا تجار ومتجر عالم المحيط الهندي في تلك العصور، ولم يكن هناك داع لتكوين أساطيل بحرية

بالمحيط لأنه لم تكن هناك أطماع بين دوله وبلدانه كالتي شهدها البحر المتوسط، حيث عم السلام ربوعه. فكان الانتقال والتجارة والاستقرار يتم بحرية. ولم يفقد المحيط أمانه واستقراره إلا بوصول البرتغاليين وما تلاهم من شرار المستعمرين.

وأيضا يرد في ثنايا البحث الرد على أن خطوط المواصلات الرئيسة في العالم الإسلامي كانت برية لا بحرية، حيث يتضح أن جل تجارة العالم المعروف حينذاك كانت تمر عبر المحيط الهندي والبحرين الأحمر والمتوسط.

أما الثورة التكنولوجية فلم تكن في نهاية القرن التاسع الهجري / الخامس عشر الميلادي، بل عرف الشراع المثلث قبل ذلك بكثير. وأقدم تاريخ معلوم لدينا يشير إليه هو القرن التاسع الميلادي، كما أن استعمال البوصلة الملاحية بواسطة الربابنة العرب كان شائعا قبل عام 638 هـ / 1240 م [42] كذلك مارس العرب الملاحة منذ عصور قديمة، وقد سبق عرضها.

ويقابل العرب على الساحل الآخر للخليج الفرس، وهم إحدى القوى الإسلامية المهمة التي شاركت بنصيب وافر في تجارة المحيط، وكانت لها الريادة وقصب السبق في المحيط قبل التفوق العربي بعد ظهور الإسلام. ونتيجة سبقها الملاحي فإن كثيرا من ألفاظ الملاحة في هذا المحيط ذات أصل فارسي.

وفي واقع الأمر أن من يريد التعرض للبحرية التجارية الفارسية في المحيط الهندي سيواجه بصعوبة بالغة خصوصا بعد ظهور الإسلام. فقد تم إطلاق كلمة «المسلمون» من قبل أغلب المؤرخين والكتاب على كل من اعتنق الدين الإسلامي عربيا أو فارسيا أو غيرهما. ذلك لأن الإسلام له طابع تجميعي تحت راية واحدة. فهو يفرض وحدة قومية تشمل كل المناطق الإسلامية التي تدين كلها بالطاعة لخليفة المسلمين. إلا أن هذا لا يمنع من تقديم شواهد وأدلة على الوجود والتأثير الفارسي في الملاحة بالمحيط. فيتحدث المؤلف الصيني لي شنج (Li-Ching) عن السفن الفارسية[43] التي أتت إلى كانتون في عام 51هـ / 671 م، كما رأى المعلم البوذي فاج رابادي (Vaj-Rabadi) ما لا يقل عن خمس وثلاثين سفينة فارسية في سيلان عام 99 هـ / 717 م أبحرت إلى كانتون. كما يذكر الزائر البوذي هوي-شاوي (Hui-Chai) زيارتهم للصين عام 109 هـ /727 م للتجارة.[44]

ويورد تاريخ تانج (Tang) تحت سنة 141 هـ /758 م حدثا له دلالته هو نهب العرب والفرس لمدينة كانتون وإحراقها والعودة بحرا. [45] ويدل هذا على أن الوجود العربي والفارسي في بحار الصين كان وجودا قويا، كما يدل على التمكن من فنون الملاحة والتقدم الفني للسفن الإسلامية لأن الذي يهاجم مدينة تبعد عن بلاده آلاف الأميال لا بد من أن يكون له قصب السبق في التفوق الملاحي، وفى تكنيك السفينة فضلا عن سبر غور هذه المياه بسفن تجارية وليست حربية، ثم العودة بسلام، حيث لم تذكر كتب التاريخ أنباء تفيد القبض عليهم. ويفسر ذلك كل الدلالات السابقة.

كما ذهبت سفن عربية وفارسية إلى جزيرة هينان. وهنا لا يخلط الكاتب بين كل من السفن العربية والفارسية، بل يحدد هوية كل سفينة رغم أنه بعد ذلك يذكر أن الجزيرة سكنها مسلمون. [46]

وقد سبقت الإشارة إلى الأمير الذي زاره ابن بطوطة وأحضر أهل الطرب فغنوا بالفارسية، بل ألقوا بها شعرا. وكان الأمير على حد قول ابن بطوطة معجبا بالغناء الفارسي. [47] ورغم أن ابن بطوطة لم يفصح عن هوية المغنين هل هم أجانب أم صينيون إلا أن ذلك يعطينا رؤية واضحة عن وجود فارسي بالصين. ليس هذا فقط بل شدة تأثيره، فإن معرفة ابن الحاكم للفارسية دليل استحسانه الشعر الفارسي خير شاهد على هذا التأثير.

ويذكر ابن بطولة أنه بخور الذنب بالمليار ينزل معظم تجار الفرس واليمن. ويبلغ عدد المسلمين بتلك البلاد نحو أربعة آلاف مسلم. كذلك يأتي ذكر لبحارة هرموزيون بقلقوط. وعندما يتكلم ابن بطوطة عن سيلان يذكر أن سلطانها يفهم اللسان الفارسي، مما يعطي مؤشرا على الصلة القوية بين فارس وسيلان، ولم يقتصر النشاط الفارسي على الملاحة والتجارة، بل امتد للعمل العسكري، فتولوا قيادة الجيوش ببعض بلاد الهند كأسد الدين كيسخر والفارسي. [48]

كذلك استقر كثير من الشيرازيين الذين زاولوا التجارة على الساحل الأفريقي وتزوجوا من قبائل البانتو، وأصبح هؤلاء وسطاء التجارة بين داخل أفريقيا وساحلها، [49] أي بين المنتجين والتجار الذين يفدون إلى الساحل.

وربما كان الوجود الفارسي في المحيط هو الوجود السائد أو الأقدم تاريخيا قبل الإسلام. وإن لم توجد أدلة تاريخية قوية على هذا التفرد. والسبب الذي نضعه احتمالا لذلك هو دخول بعض المصطلحات البحرية الفارسية إلى اللغة العربية. [50]

ويسوق هادي حسن [51] أربعة أدلة تساعد على تحقيق أمر البحرية الفارسية: أولها لغوي، وثانيها صيني، وثالثها عربي، ورابعها إيراني.

وبخصوص الأدلة اللغوية يقول جبرييل فران: «فيما يبدو أن نصيب العرب في الروابط البحرية بين موانئ الخليج الفارسي وبلاد الشرق الأقصى قد بولغ فيه بعيدا عن الواقع بشكل كبير». [52] ويذكر أدلة سبق ذكرها عن مصطلحات فارسية دخلت اللغة العربية.

أما بالنسبة للأدلة الصينية فينبغي أن نعلم أنه بناء على أقوال أحد المؤلفات الصينية يذكر ما سبق ذكره عن رحلة الراهب البوذي فاج رابادي إلى سيلان، والسائح الصيني هواي تشاو الذي ذهب من الصين إلى فارس بطريق البر، وعاد إلى وطنه بطريق البحر. وفي العبارات التالية ترد كلمة بوس بمعنى فارس وكلمة تاشي بمعنى العرب، «من طخرستان إلى مملكة الفرس يستغرق الطريق شهرا. وقد حكم أباء الفرس وأجدادهم العرب حيث كان العرب يرعون الجمال لملوك إيران، ثم تمرد العرب وقتلوا ملوك الممالك الأخرى، وكونوا لأنفسهم إمبراطورية، بحيث إن إيران اليوم ولاية من ولايتهم. [53] والفرس يقومون برحلات بحرية كبيرة في بحار الغرب وفي البحار الجنوبية لجلب الأحجار الكريمة. وكانوا يبحرون حتى جزيرة سرنديب والملايو للحصول على الذهب، ولكي يحصلوا على المنسوجات الحريرية كانوا يسافرون مباشرة إلى كانتون في سفن كبيرة.. .»

وفي المصادر العربية ما يؤكد الوجود الفارسي في المحيط الهندي مثل ما ذكره السيرافي الذي سافر عن طريق البحر من خليج فارس إلى الصين ورأى السفن الفارسية. [54]

أما الشواهد أو الدلائل الفارسية فهي عبارة عن رهنامة أو رهنامج الذي ألفه الربابنة الفرس في موضوع الملاحة ومعرفة البحار. ولكن لسوء الحظ فإن الكتاب فقد ولم يكتشف أيضا تاريخ تأليفه. ويستمر هادي حسن في حديثه ليثبت أن الإرشادات البحرية العربية في القرن الثاني

عشر الميلادي كانت مستوحاة من النصوص البحرية الفارسية.

وأخيرا يذكر أنه بعد مقارنة هذه الدلائل التاريخية فإنه يخلص إلى أن الفارسيين ينقسمون إلى قسمين: قسم يركب البحار وهم سكان الخليج الإسلامي ثم الحضر من سكان المدن، والساكنون داخل الديار، والزمرة الأولى من الملاحين، والزمرة الثانية من الملات (الشيوخ). [55]

والأمر المؤكد أن للإيرانيين إسهاماتهم البحرية والتجارية والحضارية الهامة في عالم المحيط الهندي. وأن ثقافتهم تفاعلت مع ثقافة المنطقة خصوصا الثقافة العربية، وأن تفوق العرب عليهم في النشاط التجاري والقيام بحركة الوصل بين أرجاء المحيط لا ينقص من قدر الإيرانيين لأنهم أبدعوا وأضافوا للإنسانية الكثير في مجالات أخرى.

أما الهند التي قيل عنها: «بحرها در وجبلها ياقوت وشجرها عطر»[56] فكانت إحدى قوى المحيط الهندي التجارية، وقبلة عالمه التجاري لتميز وتنوع ووفرة منتجاتها الطبيعية، حيث ينبت بها شجر العود، والكافور، وجميع أنواع الطيب: كالقرنفل، وجوز الهند، والسنبل، والدارصيني. كما يوجد بها حيوان المسك والزباد وأنواع كثيرة من الأحجار الكريمة. [57]

هذه هي صورة الهند في المؤلفات العربية، لا تخرج عن هذا في أي مصدر آخر، ولكن إلى أي حد كانت قوة تلك البلاد البحرية التي تملك مثل هذه الثروات وأثرها في عملية التبادل التجاري ؟

كان المحيط الهندي مسرحا لنشاط الهنود البحري والتجاري منذ عصور موغلة في القدم. وقد وصلت رحلات السفن الهندية حتى بورنيو، كما قامت مستعمرات تجارية هندية مزدهرة ظلت قائمة على مدى أكثر من 1200 عام من عمر الزمان بالملايو وإندونيسيا وكمبوديا وغيرها من مناطق الشاطئ. وكانت سفن هندية من كويلن تقوم برحلات منظمة إلى الساحل الجنوبي لبلاد الصين. [58]

واستمر نشاط أسطول الهند التجاري إلى القرون الأولى بعد الميلاد، حيث انتشر نفوذ الحضارة الهندوكية في كل دائرة الجنوب الآسيوي، مما أدى إلى سفر كثير من الحجاج الرهبان البوذيين الذين كانوا ينتقلون بين الهند والصين عن طريق بحار الجنوب فوق السفن التجارية. [59] وكان هذا قبل الميلاد وبعد الميلاد بقرون قليلة. [60] ولم نجد إلا إشارات قليلة عن دور

الهنود في تجارة المحيط الهندي تجاه الغرب خاصة.

فعلى سبيل المثال يذكر باسيل أن إنتاج إقليم الزنج بأفريقيا يتركز في سن الفيل والذهب وخشب الصندل الأصفر، وفي كل عام تأتي سفن كجرات الهندية وكذلك التجار العرب إلى ساحل أفريقيا للتجارة في هذه السلع.[61] كما يذكر طرخان أن المجتمع الذي نشأ حول المستعمرات الحربية في ساحل أفريقيا الشرقي لم يكن عربيا بحتا. فقد ظل العرب كغيرهم من المستعمرين في أفريقيا وغيرها من القارات يكونون طبقة أرستقراطية.[62] ويعيش بجوارهم الهنود الذين كان لهم نشاط ملحوظ في الأعمال المالية والتجارية.[63]

ومنذ حوالي عام 545 هـ / 1150 م أبحر العرب العمانيون والهنود والشيرازيون على طول الشاطئ الأفريقي.[64] كما حظي الوافدون من الديبل في الهند بأهمية سياسية في زنجبار وبمبا. والأرجح أن الهنود كانوا يقومون بدور الصيارفة والملاحين.[65] كما أن تراث جزيرة زنزبار يخبرنا عن جماعة من الناس يطلق عليهم وادبولي (Wadebuli) يعملون في التجارة استقروا في منطقة الساحل، ويحتمل أنهم جاءوا من الديبل وهو ميناء هام في الشمال الغربي للهند.[66]

ووجد في وثائق الجينزا[67] بعض الخطابات الشخصية الخاصة بتجار هنود، حيث كان عليهم أن يبعثوا إلى وطنهم الأم بهدايا وسلع للاستخدام ولإعاشة أسرهم، بالإضافة إلى الهبات والعطايا لأعمال الخير لأصحاب المقام الديني.[68] بل كان لتجار قاليقوط مستودعات لبضائعهم بالقاهرة والإسكندرية، بل حتى بمدينة فاس، والمغرب الأقصى. وكانت هناك محالفات وثيقة دامت أربعة قرون على الأقل بين الزامورينات والمجتمعات التجارية التي كانت تتحكم في تجارة الأفاويه. ولما كانت البيوت التي تهتم بتلك التجارة بيوتا عربية فقد نمت علاقات خاصة جدا بين ذلك الحاكم الهندوكي والمسلمين.[69]

وقد وجد فاسكودا جاما في شرق أفريقيا بحارة من كمباي بالهند، ومن أجزاء أخرى من الهند يرشدون أنفسهم بنجوم في الشمال والجنوب. كما كان لهم أجهزتهم الملاحية التي ابتكروها بأنفسهم وكان ذلك عام 904 هـ / 1498 م.[70]

وبالرغم مما سبق عرضه عن صلات الهند بغرب المحيط، يقرر أحد مؤرخي الهند بأن سفن الملبار لم تكن تبحر في اتجاه الغرب، وكانت البضائع المصدرة إلى البحر الأحمر تحمل في سفن العرب والمصريين، ولم يكن الوكلاء المتعاملون مع التجارة الهندية والمقيمون بالمواني يخضعون لحكامها، بل كانوا يتمتعون بامتيازات خاصة. [71]

ويقودنا هذا الرأي إلى تساؤل هل كان الهنود بحارة ؟ ويتولى الإجابة أحد الباحثين فيقول إنه لا توجد إشارة عن الهنود في أي رواية عن التجارة الخارجية للهند برا كانت أوبحرا. ولم ترد أسماء لبحارين أو ملاحين هنود، فمن العبث البحث عن أسمائهم في الروايات التاريخية والجغرافية، أو في يوميات الرحالة من عهد اليونان إلى عهد العرب. ففي كل رواية وفي كل مكان ذكر لبحارة يونانيين ورومانيين وفرس وعرب. وقد رأى الفينستون (Elphinstione) أن الهنود لم يغامروا بعبور البحار، وأنهم اقتصروا على ركوب القوارب في نهري السند والجانج بمحاذاة السواحل من ميناء إلى آخر. وحتى في أيام الإسكندر لم ير اليونانيون سفنا أو ملاحين في نهر السند، وإنما رأوا صيادي سمك في قوارب صغيرة ومراكب. [72] ويستدل أحد الباحثين على صحة هذا الرأي من أسماء السفن الهندية. فباستثناء السفن التي تحمل اسم (Caple or Kaple)، حيث يرجع اسمها إلى إحدى اللهجات الهندية، يرجع باقي أسماء السفن إلى أصول لغوية غير هندية. فالاسم براو (Prau) يعود بدرجة واحدة إلى كل من اللغة الملايوية واللغة الجاوية والاسم سمبوق (Sambuk) يعود إلى الاسم العربي سنبوق، والاسم (Al madia) يعود إلى الاسم العرب المعدية، أما الشاتوري (Chaturi) فهي تحريف لاسم شختور (Shakhtur) وهو الاسم المألوف للقوارب على سواحل سوريا. [73]

وهذا استدلال واه لا يمكن الأخذ به دون سند آخر. فليس معنى أن السفن الهندية تحمل أسماء غير هندية أن الهنود لم يعرفوا الملاحة. وممكن التدليل على عكس ذلك بالطريقة نفسها من خلال كلمات هندية دخلت ضمن مصطلحات الملاحة العربية والفارسية. فعلى سبيل المثال كلمة بارجة العربية أصلها بيرة الهندية. وكانت تطلق على السفن عندما تسير متعاقبة متوالية. وكلمة جوش (Josh) تعني حبال القارب، وكينر (Kanir) تعنى حبلا

من لحاء جوز الهند يستخدم لقيد السفن بالشاطئ، وتوثيق الألواح الخشبية في عملية بناء السفن. وهناك أيضا كلمة ناخودا وهي في حقيقتها من مقطعين ناؤ وهي كلمة هندية تعني المركب وخودا كلمة فارسية تعني سيد.[74] إلى آخر ما اتضح من قبل ويتضح من بعد من خلال هذا البحث من أثر للفارسية في المصطلحات الملاحية العربية. فهل معنى ذلك أن العرب لم يكونوا ملاحين ؟

وقد علل أحد الباحثين عدم اتجار الهنود بطريق مباشر مع الدول التي تقع إلى الغرب منهم، رغم توغلهم في بحار الصين، إلى أن الهنود أصبحوا معتادين على النظر إلى الرياح الموسمية بوصفها سمة مناخية على درجة عالية من الاطراد والانتظام. ولكن في شرق أفريقيا فإن الرياح الموسمية الشمالية الشرقية تبدأ في الهبوب من ديسمبر حتى مارس، وأنه على متن هذه الرياح تصل السفن القادمة من السواحل العربية، ثم ترتد عائدة على متن الرياح الموسمية الجنوبية الشرقية، وهي التي تبدأ هبوبها من الناحية النظرية من يونيو حتى أكتوبر. أما شهرا أبريل ومايو وهما الواقعان بين الفترتين فإنهما يكونان شهري مطر عاصف وغزير. كما تتغير الرياح الموسمية وتتقلب بشدة من حيث حدتها من عام لآخر، كما أن موعد بدئها غير منتظم، ثم إن شهور المطر عاصفة هوجاء والسفر في هذه الفترة خطير. ومن الممكن أن يطول الأمر بهذه الحالة السيئة حتى أنه في أغسطس من الممكن أن تصادف بحارا قاسية هوجاء. ومن شأن هذه العوارض أن تؤخر عودة السفن. وفيما لو أنها تأخرت تأخرا جسيما فإنها ربما تلقى صعوبة في الوصول إلى محيطها الأخير قبل أن تغير الرياح اتجاهها. إن الطقس الهادئ الخالي من حركة الرياح، وهو الطقس الذي يأتي في أعقاب الرياح الموسمية الجنوبية الشرقية، قد يعوقها، لذلك عزف الهنود عن الإبحار تجاه الساحل العربي.[75] ولكن ألا يدفعنا هذا التبرير إلى التساؤل: لماذا لم يعزف العرب عن الإبحار إلى الهند، وهل الهنود أقل ميلا للمخاطرة من العرب ؟

وأغلب الظن أن هذا التعميم بعدم كون الهنود ملاحين تعميم خاطئ، وإلا عن لنا أن نتساءل عن كيفية انتشار الهندوكية في البلاد الواقعة شرق الهند، وعن أساطيل كجرات التجارية، وعن الزامورين سلاطين فاليقوط

وقوتهم البحرية.

وإذا كنا لم نصادف في المصادر التي بين أيدينا إلى الآن أسماء لربابنة أو ملاحين هنود في الفترة موضع البحث فليس معنى ذلك أنهم لم يركبوا البحار في اتجاه الشرق، أو قصدوا الغرب كتجار كما رأينا سابقا وربما كملاحين، وإن كان دورهم الملاحي ضئيلا فعلا.

وفي رأيي أن هناك أسبابا لعدم شهرة الهنود كملاحين ولضآلة مساهمتهم البحرية. وممكن إيجاز هذه الأسباب فيما يلي:

أولا: إن سيادة العرب الملاحية على المحيط الهندي ومعرفتهم بأسرار الملاحة، ومواكبة ذلك لانتشار الإسلام على سواحل وجزر المحيط الهندي، ووجود الجاليات الإسلامية في أغلب مدن وموانئ المحيط (وكان دورها الرئيس في تلك المناطق هو التجارة) جعلت الهنود وغيرهم ينسحبون من الميدان تاركينه لفارسه الأوحد الذي تحمل عناء ومخاطر التجارة العالمية عن الهنود الذين جاءتهم بضائع العالم إلى بلادهم، كما حملت سلعهم دون ركوب البحر ومكابدة المخاطر.

ثانيا : ثراء الهند وغناها بالمنتجات والموارد الطبيعية جعلا الهنود عازفين عن المخاطرة بركوب المحيط تجاه البلاد الأقل ثراء وتنوعا عنهم.

ثالثا: التعارض العقائدي بين طرائق سبل العيش والديانات السائدة في الهند. فالبراهمة كانوا ينظرون إلى العالم المادي نظرة تشاؤمية تنطوي على شئ من الازدراء، ولم يكونوا يطمعون في مال أو جاه. وبالنسبة للجينية يدخل في السلوك حسن الزهد في الملكية، أما البوذية فتنادي بأن الإنسان لكي يتخلص من الغم ويهزم ما يشعر به من حزن عليه أن يقطع كل صلة تربطه بالحياة المادية. ومن وصايا البوذية أنها تطلب من أتباعها أن لا يتزينوا ولا يستخدموا الفراش الوثير، ولا يقبلوا من أحد ذهبا ولا فضة(76). إذا تشجع الديانات أو العقائد الهندية السائدة الزهد وعدم التكالب على الحياة المادية، بل إنها كانت تحقر العمل اليدوي. ويتعارض هذا طبعا مع الروح التجارية بما فيها من مغامرة ومخاطر، وتنافس على الربح أو الكسب المادي.

حقيقة أن بروز الهند كقوة في المحيط الهندي كان نابعا أساسا من قوة اقتصادها وتنوع ما تصدره. وإذا ألقينا بنظرة سريعة إلى بعض السلع التي

دخلت في النشاط التجاري بين الهند وغيرها أدركنا مدى قوتها الاقتصادية، وأنها كانت محور التبادل السلعي في مياه المحيط.

فكانت الهند تصدر خشب الساج الذي استخدم في بناء السفن والمنازل، كما كان الحديد الخام والسيوف [77] المصنعة في الهند تصدر بكميات كبيرة، وكذلك الذهب والفضة والأحجار الكريمة. وكانت قرون وحيد القرن سلعة نادرة وثمينة وكان الطلب عليها كبيرا، وقد استخدمت في صنع العقود ومواد الزينة بالإضافة إلى المواد العطرية، والروائح والتوابل كالفلفل والقرفة وحب الهيل والكافور وخشب الصندل، ومن الفواكه الليمون وجوز الهند، ومن الحيوانات الأفيال والزباد * ومن الطيور الطواويس. وبجانب هذا كانت تصدر أيضا الموسلين الفاخر والأقمشة القطنية والنيلية والأصباغ وغير ذلك كثيرا من السلع.

أما الهند فاستوردت البخور واللبان وأنياب العاج والخيول والتمور وغيرها. كالمنسوجات والحديد لأن المستورد منه يفوق الحديد الهندي جودة مثله مثل العاج الذي تنتجه الهند ومع ذلك استوردته من أفريقيا. [78]

ورغم عدم وجود إحصاءات دقيقة وإجمالية عن حجم الصادر والوارد إلى الهند فمن الواضح أن الميزان التجاري كان يميل لصالح الهند، حيث تبدو الصادرات أكثر من الواردات وأعلى قيمة. واتضح ذلك في ثراء ملوك وأمراء الهند. فمثلا وجد في خزانة ملك الكارومندل 96000 منّ من الذهب وخمسمائة منّ من اللؤلؤ والأحجار الكريمة، والمنّ في تلك الأيام يساوي 28 رطلا فيكون وزن الذهب 2688000 [79] رطلا، وكان أغلب تجارة كارومندل مع سواحل البلاد العربية والعراق وفارس. [80]

حقيقة ثار الشك حول ركوب الهنود مياه المحيط، ملاحين أو ربابنة، خصوصا في تلك الفترة محل البحث ولكن هذا لا يقلل من دور الهند كقوة اقتصادية هائلة سواء كقوة منتجة أو كقوة مستهلكة. فكان وجود هذه القوة العظيمة دافعا كبيرا للقوى الأوروبية كي تسيطر على المحيط الهندي.

وأما عن دور الصين كقوى بحرية في المحيط الهندي فإننا نجد اختلافا واضحا بينها وبين القوى البحرية العربية في مجالات النشاط والتطور. فبينما نجد القوى العربية والوجود العربي يتزايدان في موانئ ومدن المحيط نكاد نفتقد الوجود الصيني في أي من مدن وموانئ المحيط. وكان الوجود

الواضح هو وجود السلع الصينية في كل ميناء ومدينة، فضلا عن أن العرب حولوا المحيط الهندي إلى محيط إسلامي تبحر فيه سفنهم من أدناه إلى أقصاه لذلك بدا تأثيرهم الحضاري واضحا في مدنه ودوله.

وكانت منطقة نفوذ الصين [81] تبدو واضحة كلما قربت المنطقة من سواحل الصين، ويخفت وضوحها كلما بعدت عن تلك السواحل تجاه الهند. فكانت سطوتهم واضحة في الملايو، وسومطرة، وجاوة، وباقي الجزر، ويضمحل هذا النفوذ عندما يصطدم بحضارة الهند العريقة. وتكاد تتلاشى عند سواحل الجزيرة العربية.

وقد ظهر الصينيون عند السواحل العربية وشاطئ أفريقيا بعد ظهور الإسلام بعدة قرون، [82] على أن هذا الظهور لم يأخذ صفة الاستمرارية أو صفة التنامي لأسباب سنأتي إليها فيما بعد.

بل يذهب هيرث إلى القول إن عدن وسيراف لم تكونا معروفتين لدى الصينيين حتى أواخر القرن الثاني عشر الميلادي. [83] ومعنى ذلك أن الملاحة الصينية لم تكن حتى ذلك الوقت قد وصلت إلى السواحل العربية.

ولكن هل يمكننا الأخذ بصحة هذا الرأي خصوصا أن المصادر العربية تتحدث عن سفن الصين على السواحل العربية في تاريخ سابق على هذا بكثير. فيذكر السيرافي المتوفى (329 هـ / 950 م) أن أكثر السفن الصينية[84] تحمل من سيراف، وأن السلع تحمل إلى سيراف من البصرة وعمان، حيث تحملها أيضا السفن الصينية. كما تتزود السفن بالمياه العذبة من سيراف. ويبدو أن السفن الصينية كانت كبيرة الحجم، أو ليست لها الدراية الكافية بالمسالك المائية للبصرة وعمان. فكانت تتوقف في سيراف، وعند الرحيل كانت تتوجه إلى مسقط وهو آخر موانئ عمان، حيث يوجد بعدها جبال عمان وفيها الموضع الرئيس الذي يسمى الدرور، وهو مضيق بين جبلين تسلكه السفن الصغار ولا تسلكه السفن الصينية. [85]

أما المسعودي (ت 346 ه/ 957 م) فيذكر أن مراكب الصين كانت تجتمع مع مراكب المسلمين في كله [86] (في الملايو، عرفت فيما بعد القرن الخامس عشر الميلادي باسم ملقا)، حيث تتبادل التجارة. ولكن قبل ذلك في بدء الزمان كانت مراكب الصين تصل إلى سيراف، وساحل البحرين، والأبلة والبصرة. [87]

ويذهب أحد الباحثين إلى أن نشاط الصينيين ازداد بعد اختراعهم للبوصلة[88] عام 391 هـ / 1000 م. حيث تمكنوا من الإبحار مباشرة في عرض البحر بدلا من محاذاة الساحل، ولمدة طويلة لم يعبروا أبعد من الجنوب الغربي لسيلان. [89] وكان يكفيهم الإبحار في خليج البنغال ومنه إلى الساحل الغربي للهند.[90]

وكانت التجارة الصينية كما سيتضح فيما بعد رهنا برأي الحاكم. فإما السماح بالمتاجرة مع بلدان المحيط، وإما العكس. دونما استناد إلى سبب اقتصادي في اتخاذ هذا القرار أو ذاك. إنما الموقف أولا وأخيرا يتعلق بمدى علاقة الحاكم مع التجار ومدى تأثير موظفي الحكومة فيه. على أن فترات الانغلاق والتقوقع كانت قصيرة.

وعلى الجانب الآخر أو المعاكس لاعتبار الصين سوقا مغلقة في وجه التجارة الأجنبية نجد أن حكام الصين انفردوا دون حكام بلدان المحيط بتشجيع التجارة وإرسال البعثات في سبيل ذلك.

فمثلا خصص البلاط الصيني في نهاية القرن العاشر بعثة تجارية رافقها ثمانية موظفين من القصر الإمبراطوري لتشجيع التجارة مع الدول الأجنبية في جنوب البحر مع دعوة التجار الأجانب للحضور إلى الصين. وقد زود أعضاء تلك البعثة بأوراق الاعتماد والأموال لشراء البضائع، وتضمنت هذه الأموال سبائك ذهبية وبضائع عالية القيمة. [91]

ومما يرويه المسعودي ندرك مدى اهتمام الإمبراطور بحماية التجار لأنهم دعائم التجارة. فقد سلب أحد موظفي الإمبراطور متاع أحد التجار الذي تظلم بدوره إلى الإمبراطور فعاقب موظفه وأعاد المتاع إلى التاجر.[92] كما اهتمت الحكومة الصينية بالمحافظة على رعاياها من التجار حيث كانت تكتب أسماء من يبحر منهم للتجارة ومن معه من الأشخاص، وما يحمله من الأموال والسلع والرقيق وعند بلوغه لكل ميناء صيني يقرأ المكتوب. وصاحب الميناء يكتب إلى الخصي، وهو أمين الملك يخبره بمن مر به من التجار وموعد مروره وما يحمله ومن معه. [93]

ولكي ندرك مدى مساهمة الصين ودورها كقوة بحرية تجارية فلا بد من إلقاء ضوء على مدى مساهمتها في حركة التجارة بعالم المحيط الهندي.

فمن بحار الجنوب استوردت الصين سلعا متنوعة إلى حد أن كتالوجا

يرجع إلى سنة 814 هـ / 1411 م يسجل 339 نوعا من السلع، حيث استوردت التوابل والأدوية، والمراهم، وقطع القماش، والأحجار الكريمة، والعاج، وقرون الكركدن، والأقطان الهندية، والفرو. وكان البخور من السلع الهامة التي تتم المزايدة عليها. ويوجد في الكتالوج ثلاثة عشر صنفا من البخور المستورد من حضرموت والصومال. (94)

وبالمثل فقد حفلت الكشوف الأثرية على الشطآن المختلفة للمحيط الهندي بعينات من السلع الصينية. فقد اكتشف أكثر من 240 قطعة عملة صينية في أماكن متعددة من شرق أفريقيا، وهي تمتد من عصر أباطرة تانج (201- 294 هـ)/ (816- 906 م) حتى تصل إلى فترة حكم سونج (349-669 هـ)/ (960- 1270 م). كذلك كان البورسلين المكتشف في شرق أفريقيا يكشف عن شدة الصلة بين الصين وذلك الشاطئ لدرجة أن أي زائر عابر لمنطقة شرق أفريقيا يمكنه التقاط بعض البقايا إذا ما تجول ساعات قليلة على رمال تنجانيقا أو الجزر المجاورة لساحلها. وهذه البضائع كانت تتدرج من الأنماط الرخيصة التي تستخدم في المطبخ حتى تصل إلى النماذج الراقية التي غالبا ما كانت تستخدم للزينة في البيوت الخاصة والمساجد، أو لتزيين شواهد القبور على الساحل الشرقي. (95)

على أن القرون الأربعة التي شملت عصر سونج وعصر يوان في الصين (349- 769 هـ)/ (960- 1367 م) شهدت ازدهارا في التجارة البحرية مع بلاد الجنوب الشرقي الآسيوية، كما شهدت في الوقت نفسه نموا في الأسطول التجاري، بل أقاموا محطات تجارية في جنوب الهند. وكان ميناء كيلون (Quilon) من أهم هذه المحطات التجارية. (96) وكذلك ميناء فاليقوط الذي شاهد به ابن بطوطة ثلاث عشرة سفينة صينية من نوع الخنك، وهي أكبر سفن المحيط آنذاك تستعد للرحيل إلى الصين، ويتضح من كلام ابن بطوطة أنه لم يجد مكانا على أي من تلك السفن حيث إن تجار الصين كانوا قد حجزوها ذهابا وإيابا، (97) مما يدل على عدم استيعاب السفن الموجودة للنشاط التجاري.

ولم يلبث هذا الازدهار التجاري أن ذبل لفترة قصيرة حيث منع الحاكم الأول من أسرة منج أي تجارة مع الخارج بالنسبة للبحرية الصينية، في حين فتح أبواب الصين للمراكب الأجنبية. واستمر هذا المنع حتى عهد

الإمبراطور الثالث من أسرة منج (يونج-لو) الذي شجع المشروعات البحرية الكبيرة في المحيط الهندي.[98]

ففي عهده قامت رحلات من أعظم الرحلات التجارية في تاريخ الصين البحري. وكان قائد هذه الرحلات خصيا مسلما اسمه شنج-هو (Cheng-Ho)، وقد نال هذا القائد شهرة كقائد عسكري وكدبلوماسي كبير، وقد بلغ عدد تلك الحملات أو الرحلات سبعا. ويذهب أحد الآراء إلى أن تلك الحملات إنما قامت استجابة لمطالب سيدات البلاط الإمبراطوري اللائي كن يطلبن الأشياء الحديثة والغالية من وراء البحار، ولذلك قامت تلك الرحلات لتلبية تلك الطلبات.[99] وهذا رأي واه لأنه ليس معقولا أن تقوم مثل تلك الرحلات الضخمة لتلبية بعض احتياجات سيدات البلاط وهي غالبا من مواد التزين. وما نعرفه عن السيدات عموما أنهن بخصوص مطالبهن لا صبر لهن. فإذا كانت الرحلة تستغرق حوالي العامين، وهناك احتمال فقد السفن في تيارات المحيط، فمن أين لهن بالصبر وسفن المسلمين وغيرها تصل إلى موانئ الصين حاملة كل طرف العالم.

بدأت الرحلة الأولى في عام 808 هـ / 1405 م وعادت عام 810 هـ / 1407 م. وكان قوام تلك الحملة «17800» رجل، وقد زارت الساحل الفيتنامي وجاوة وسومطرة ثم توجهت إلى سرنديب ومنها إلى قاليقوط، ولم يكد شنج-هو يصل إلى الصين، حتى بدأ في الاستعداد للرحلة الثانية التي استغرقت مدة عامين من (810- 812 هـ)/ (1407- 1409 م) وزار ملقا وكوشان وقاليقوط وسيام.

واتخذت الرحلة الثالثة التي بدأت عام 813 هـ / 1410 م وعادت عام 814 هـ / 1411 م إلى بكين (التي أصبحت عاصمة الصين منذ ذلك الوقت) نفس مسار الرحلة الأولى وتكونت من 48 سفينة.

أما الرحلة الرابعة التي بدأت عام 815 هـ / 1412 م فسلكت مسار أطول من الرحلات السابقة حيث توقفت عند جاوة وسومطرة التي انفصل عندها جزء من هذا الأسطول واتجه مباشرة إلى الساحل الشرقي لأفريقيا، متخذا خط سيره بحذاء ساحل الجزيرة العربية. ولم تصل هذه السفن إلى الصين إلا في عام 819 هـ / 1416 م. أما باقي الأسطول فقد توجه من سومطرة إلى ملقا وسرنديب وكوشان وقاليقوط وهرمز.

وتتخذ الرحلة الخامسة تقريبا نفس طريق الرحلة الرابعة. وقد بدأت عام 820 هـ / 1417 م وعادت عام 822 هـ / 1419 م، وقد انفصل عن تلك الرحلة أيضا جزء من الأسطول ودار حول الساحل الشرقي لأفريقيا والشاطئ الساحلي الجنوبي للجزيرة العربية.

وتكونت الرحلة السادسة من إحدى وأربعين سفينة، ووصلت إلى نفس المناطق السابقة، واستغرقت تلك الرحلة الفترة ما بين عامي (825- 826 هـ) / (1421- 1422 م). وتوقفت تلك الرحلات لفترة نتيجة وفاة الإمبراطور يونج-828 هـ / 1424 م. ولم تعد تلك الرحلات من جديد إلا بعد ذلك بثماني سنوات تحت قيادة شنج-هو أيضا. وقد تألف الأسطول التجاري من إحدى وستين سفينة قوامها 27550 رجلا وسارت في يناير 836 هـ / 1432 م. ويبدو أن الرحلات من الصين كانت تبدأ في يناير، وطافت بنفس الموانئ والمدن ووصلت إلى هرمز في بداية السنة التالية. وعادت إلى مياه الصين في يوليو 837 هـ / 1433 م، وصحبت هذه الرحلة بعثة خاصة من سبعة مترجمين انفصلت عنها في قاليقوط، وذهبت إلى تينج-فانج (مكة المكرمة) لزيارتها وعادت فلحقت بالأسطول في مياه هرمز. [100]

ويذكر المقريزي في حوادث سنة 835 هـ / 1432 م وصول زنكين من زنوك الصين (جنك) إلى مكة للتجارة. [101] فهل هما من ضمن أسطول شنج-هو أم من سفن صينية أخرى غير تابعة لهذا الأسطول. هذا ما لم نستطع تحديده وإن كان التحديد غير مهم بقدر أهمية الإشارة إلى وصول السفن الصينية إلى مياه البحر الأحمر. كذلك أرسل ملوك الصين رسلهم يحملون الهدايا إلى ملوك بلدان المحيط الهندي. فيذكر يحيى بن الحسين في حوادث سنة 823 هـ أنه قدم إلى اليمن رسول من عند ملك الصين بثلاث مراكب مشحونة فيها من الهدايا ما قيمته عشرون لكا[102] من الذهب.[103]

وقد كان من أهم نتائج هذه الرحلات توافد المبعوثين من الدول التي زارتها تلك البعثات إلى الصين، لتقديم الهدايا وللتجارة كما أنها أحدثت أثرا واضحا في ألفة الملاحين الصينيين للطرق البحرية في المحيط الهندي.[104]

وعلى الرغم من تقدم الصين في صناعة السفن، ومعرفة أهلها التامة

بأسرار المحيط الهندي وبالرياح ومواعيدها، خصوصا بعد رحلات شنج-هو وغيره من المبعوثين والتجار، فإننا نجد أنهم في أواخر القرن الخامس عشر أغلقوا أحواض السفن وطردوا القباطنة وحطموا السفن. والسبب في ذلك يرجع في رأي البعض إلى الصراع الذي نشب بين الطبقة التي تعمل في مجال التجارة البحرية، وطبقة الموظفين الذين خافوا نفوذ هذه الطبقة التجارية. والتي كانوا ينظرون إليها على أنها لا خلاق لها وغير مفيدة. وفي النهاية تغلبت طبقة الموظفين. [105] وكانت النتيجة تقوقع الصين مرة أخرى.

على أن وارد (Word) يورد سببا آخر وهو أن وزراء الصين انقسموا فريقين: فريق منهم يريد أن تستمر الصين في سياستها البحرية، وأن تتوسع فيها، وفريق يرى أن في ذلك مضيعة للوقت والجهد، حيث إن الصين ليست في حاجة إلى تلك البلاد الأجنبية، ولا تحتاج إلى العاج أو الذهب أو غيره من السلع. وإذا كانت هناك حاجة ماسة إلى تلك السلع يمكن الحصول عليها من التجار العرب. ورفعوا شعارا «دع الصين راضية تدخر قوتها في داخلها لكي تقاوم أي غزو يقوم به أعداؤها الذين يمكن أن يهاجموها من الشمال والغرب عن طريق البحر». [106]

ومهما كانت الأسباب فهي تدل على ضيق الأفق، وعلى عدم تقدير مدى أهمية التبادل التجاري الذي يحمل خلاله مؤثرات ثقافية واجتماعية. كما أنه وسيلة للاحتكاك الحضاري بين الأمم. كما أنه العين التي ترى بها الدول الأخرى وأسباب تقدمها أو تخلفها، بل إنه أصبح وسيلة لسيطرة وتحكم دولة في دولة أخرى وهو ما يعرف الآن بالاستعمار الحديث.

ولكن هاهم أصحاب النظرة الضيقة يتغلبون، فبعد انتشار الصين التجاري الذي يؤيده المكتشفات الأثرية (خصوصا في شرق أفريقيا) للسلع والنقود الصينية نجد الصين تتقوقع خوفا على نفسها وادخارا لقوتها. وهذا هو الوهم الذي يخالف حقائق التاريخ. فلم تعرف أمة أصابها الوهن والضعف نتيجة انتشارها الملاحي التجاري، بل كلما زاد نشاطها التجاري زادت قوة بالإضافة إلى زيادة موارد الدولة الاقتصادية.

وفي غرب المحيط الهندي تطل شواطئ شرق أفريقيا. وهي من أطول الشطآن على المحيط وأثراها، ولكن هذا الطول والثراء لم يترجما إلى واقع

مادي ملموس في النشاط التجاري بالمحيط. ففي حقيقة الأمر لم نجد من خلال البحث في المصادر أثرا بارزا وواضحا للوجود الأفريقي بالمحيط، ولم نجد سوى ما يقوله فريمان (Freeman)، من أن علاقات كلوة الهامة كانت مع الهند. فليس ثمة شك في أن تجار كلوة أبحروا إلى هناك مباشرة. والأمر الأكثر احتمالا هو أن التجارة كانت في أيدي نفر من العرب من جنوب الجزيرة العربية في الخليج العربي، [(107)] كذلك تشير وثائق سونج بالصين في أحداث 476 هـ / 1083 م إلى زيارة مبعوث أفريقي للإمبراطور وقد أعطاه الإمبراطور هدايا مختلفة، وهذه هي الوثيقة الوحيدة المعروفة في الصين إلى عام 817 هـ / 1414 م حيث أرسلت ملندي في هذا العام سفراء إلى إمبراطور الصين وأخذوا معهم زرافى ليهدى إليه. [(108)]

بالإضافة إلى ما سبق نجد أن ابن بطوطة يذكر وإلى بكتلوس بجزائر ذيبة المهل (المالديف) يسترعى اسمه الانتباه هو عبد العزيز المقدشاوي.[(109)] وواضح نسبة الاسم إلى مقديشيو بساحل أفريقيا الشرقي وإن لم يجل لنا ابن بطوطة الحقيقة فهل هذا الوالي من مقديشيو وهو الأرجح أم لا، وما سبب توليه الولاية ؟ هل هناك كثرة مؤثرة من أهل أفريقيا في كتلوس هذه، أم أنه من أبناء أناس من مقديشيو استقروا بالجزيرة ؟ على كل لا نستطيع الجزم بصحة أي رأي. ويتحدث ابن بطوطة عن أحباش بمراكب الصين،[(110)] فهل عمل الأحباش ملاحين بالمحيط الهندي، أم كانوا عبيدا ؟ لم يفصح ابن بطوطة عن ذلك.

ويبدو أن الأفارقة عملوا بالملاحة على سفن المحيط الهندي خصوصا السفن العربية، ذلك لأن الساحل الأفريقي شهد استقرارا عربيا منذ القرون الأولى للميلاد، وقبل ذلك. وتبع ذلك انتشار الإسلام في الساحل الأفريقي. فمن غير المستبعد استخدام الأفارقة والمولدين ملاحين بتلك السفن وربما عمل بعضهم بالتجارة، أو مساعدين لكبار التجار.

ورغم عدم الاستيثاق من مدى مساهمة الأفارقة في تجارة المحيط الهندي إلا أن تجارة البحر كانت نسيجا حيا في المجتمع السواحيلي، حيث امتزجت الحكايات الشعبية بأمواج البحر وتجارته، فنجد على سبيل المثال في إحدى حكايات الحب الشهيرة في زيلع، [(111)] وكانت مركزا تجاريا هاما في العصور الوسطى، أن الخط الأساسي في الحكاية يرتبط بالتجارة

ومخاطرها. فتصف تلك الحكاية أهوال المحيط التي يقابلها البحارة ومدى ما يتعرضون له من مخاطر ولهفة أحبائهم عليهم.

كذلك نجد صدى لمخاطر التجارة والملاحة في المحيط الهندي في الأغنيات الشعبية التي كانت تدور على ألسنة الناس آنذاك. وثمة أغنية تصور محبوبة تغني لمحبوبها الذي ركب البحر في سبيل التجارة، تقول كلماتها:

لقد عادت السفن التجارية التي أبحرت
من سوريا وزنزبار
أين السفن التي أبحرت إلى بومباي
هل تحطمت أم غرقت؟

ويغني الفتى أغنية تشير إلى الدور الذي تلعبه الرياح في التجارة.

أنا مثلك أريد العودة في الوقت المحدد،
ولكن رياح الشتاء الشريرة
قد سجنتني بعيدا.

ويصور المقطعان التاليان من أغاني البحر حالة التجارة في المحيط أفضل تصوير.

لا يستطيع الذاهب من شرق أفريقيا العودة في موعد محدد.
ويعود التاجر من الهند بثروة وخبرة عظيمة. [112]

والمأثورات الشفهية لها دلالتها، ويمكنها أن تسد بعض الثغرات في التاريخ عندما تنعدم الوثائق وتسكت المصادر. فما المأثورات إلا صدى لما يجابهه أفراد الشعب من حوادث. وبالإضافة إلى دلالات المأثورات الشفهية فإن التأثير الثقافي في اللغة السواحيلية يدل على مدى عمق الصلة بين دول المحيط. ففي كثير من مفردات اللغة السواحيلية دليل على تلك الصلة. [113]

وعلى الرغم من عدم وجود قوى ملاحية أفريقية تشارك في تجارة المحيط، إذ لم تشر المصادر إلى سفن أو تجار أفريقيين، إلا أن السواحل الأفريقية استمدت حيويتها ونشاطها وازدهارها بمشاركتها في حركة التجارة العالمية باعتبارها المكان الذي تخرج منه المنتجات الأفريقية. ولم يقتصر دورها على التصدير فقط بل استوردت أيضا كثيرا من المنتجات العالمية.

وفضلا عن هذا كله كانت وسيطا في كل هذا بين الساحل والداخل. وبرزت المدن الدول على الشاطئ الأفريقي متميزة بحضارة سواحيلية تعكس مزيجا من الحضارة العربية والفارسية والأفريقية. وقد ساعدت تلك المدن التي تعددت ككلوة وماليندي ومقديشيو وغيرها على ازدهار تجارة ما وراء البحار ونحوها.

على أن السمة الغالبة على تلك المدن كانت سمة الوسيط التجاري فقط. فلم تشارك في عملية النقل التجاري، كما لم تقم بعمليات البيع والشراء في الموانئ الأخرى. واقتصر دورها فقط على استقبال المنتجات أو السلع التجارية من أسواق وموانئ المحيط، وأيضا من مصر وغالبا ما كان يقوم تجار من مختلف البلدان بالعمليات التجارية. وكان الدور الرئيس في عملية التجارة التي قامت به تلك المدن هو جلب منتجات داخل القارة إلى الساحل وأهمها: العاج وأصداف السلاحف والذهب وغيرها.

وبالنظر إلى حجم الدور الأفريقي في حركة التبادل نجده دورا سلبيا فلم يشارك الساحل الأفريقي بإيجابية، وبالتالي لم يؤد أي إسهامات في تطوير نظم الملاحة. كما بهت أثره الثقافي والحضاري في دول المحيط بعكس الآثار الحضارية التي تركتها دول المحيط عليه.

فما السبب الذي أضعف الدور الأفريقي رغم ازدهار الحضارة بمدنه؟ هل هو انقسام الساحل الأفريقي إلى عدة مدن أو دويلات صغيرة لم تستطع مجابهة ومجاراة الإمبراطوريات والممالك الموجودة؟ ربما يكون هذا صحيحا إلى حد ما. فالحبشة عندما سيطرت على اليمن قبل الإسلام، وكانت دولة كبيرة منفردة على الساحل، ساهمت في تجارة المحيط، كما أنه من الملاحظ أن الذي سيطر على تلك التجارة هي الإمبراطوريات التي قامت على شطآن المحيط، سواء في فارس، أو في الهند، أو في الصين، أو في العالم الإسلامي. وربما يرد على ذلك بأن الموانئ العربية كان لها نشاط تجاري واضح قبل الإسلام، مع العلم بأن أغلبها كان مدنا صغيرة لم تجمعها دولة واحدة باستثناء مدن وموانئ اليمن.

وغالبا ما ترك الأفارقة الأمر للعرب الذين يفوقونهم في الخبرة الملاحية والتجارية، كما أنهم أصحاب حضارة أقدم وكانوا سباقين إلى استيطان الساحل الأفريقي. لذلك ترك الأفارقة المياه للعرب وتركز دورهم في جلب

تجارة الداخل التي يعرفون دروبها ومساكلها . إذا كان هناك تقسيم تجاري، فالأفريقيون عليهم جلب السلع من داخل القارة، والعرب عليهم تصديرها واستيراد ما تحتاجه أفريقيا من دول المحيط. ويقوم الأفارقة بنقل تلك السلع إلى الداخل.

وهكذا قنع كل منهم بدوره مدركا إمكاناته، ورضوا بذلك التقسيم في حركة التبادل التجاري. فلم يحاول العرب التغلغل في داخل القارة، وبالمثل لم يحاول الأفارقة الإطلال على المحيط.

ولا بد من أنه كانت هناك مسالك وطرق ملاحية خاصة بتلك القوى البحرية سلكتها لنقل متاجرها، ومواعيد خاصة بالإبحار، ورياح مساعدة عليه، وتيارات بحرية تسهل لهم عملية الإبحار فوق مياه المحيط. وهذا ما سنتناوله في الفصل الثاني.

2 الطرق الملاحية في المحيط الهندي وأساليبها

الطرق الملاحية (الساحل العربي-الصين)، (الساحل العربي-الهند)، (الساحل العربي-ساحل أفريقيا الشرقي)، إرشادات ابن ماجد للربان، المرشدات البحرية (الراهنامج-الإسطرلاب-آلة الكمال-البوصلة)، القراصنة

كانت لتيارات المحيط الهندي أهمية خاصة، وربما كانت فريدة في العالم بالنسبة لتأثيراتها، حيث قامت الموسميات (الرياح الموسمية الجنوبية الغربية-الرياح الموسمية الشمالية الشرقية)[1] بالدور الرئيس في حركة التجارة في المحيط الهندي، بل ارتبطت مواعيد الإبحار ارتباطا تاما بمواعيد تلك الرياح. وقد ذكر المسعودي هذه الحقيقة بقوله: «ولكل من يركب هذه البحار من الناس أرياح يعرفونها في أوقات تكون فيها مهابها. وقد علموا ذلك بالعادات وطول التجارب يتوارثون ذلك قولا وعملا، ودلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانه وأحوال ركوبه وثوراته». [2] وكان على من فاته التحرك في موعد الرياح المناسبة الانتظار إلى موعدها في العام القادم، مما جعل لهذه الرياح

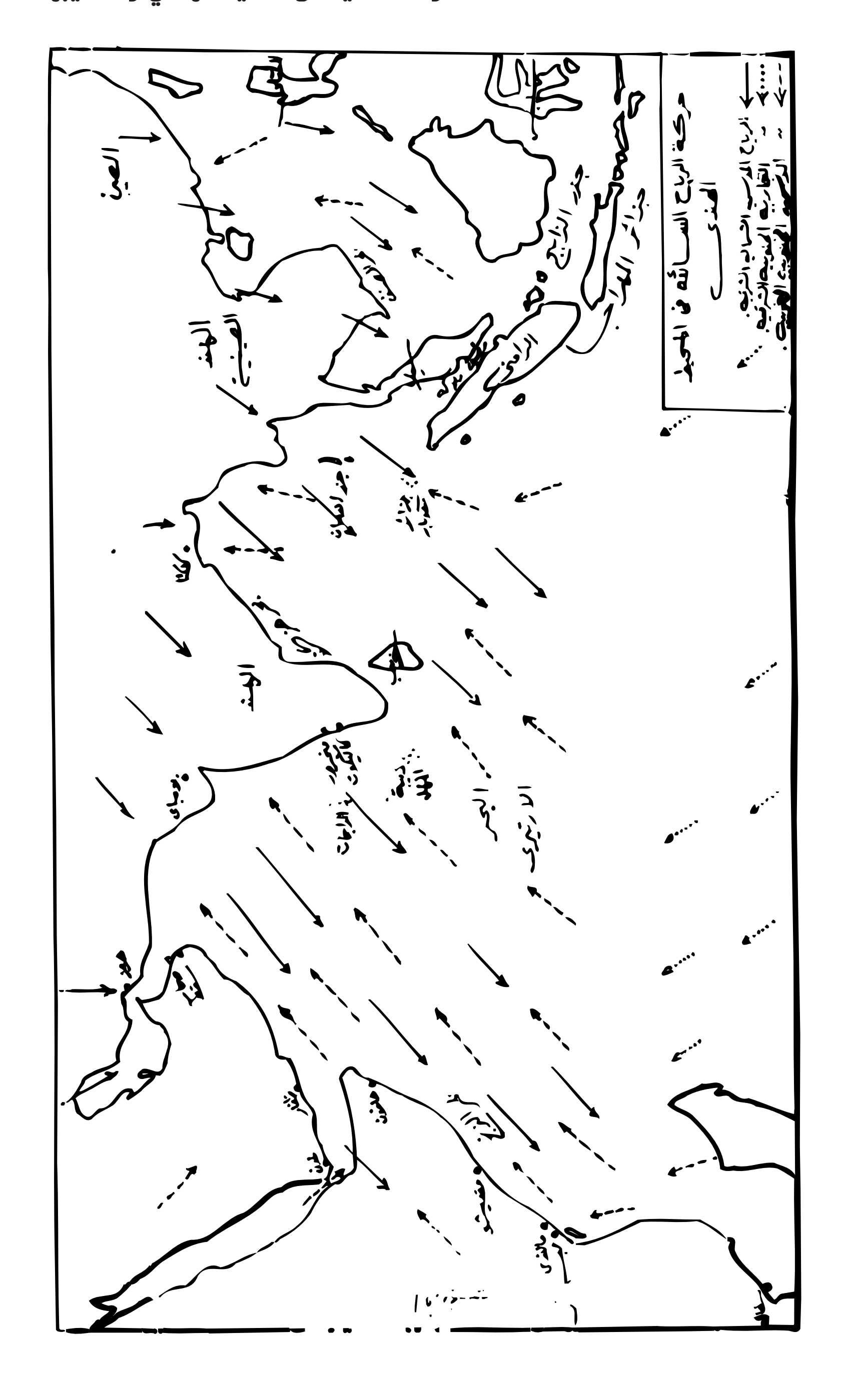
تأثيرا حاسما في مسار تجارة المحيط الهندي. وإلى جانب الرياح الموسمية وجدت بعض التيارات البحرية المساعدة لعملية الملاحة، فتيارات القسم الشمالي من المحيط متمثلة في تيارات البحر العربي وخليج البنغال تسير حسب اتجاه الرياح السائدة، كما يوجد تيار استوائي راجع يجري في الشتاء نحو الشرق ويختفي في الصيف. (3)

وجدير بالذكر أن مواسم السفر في المحيط الهندي كانت تحسب ابتداء من أول النيروز (وهو وقت دخول الشمس برج الحمل ويوافق 21 مارس وهو نقطة الاعتدال الربيعي). ومن هذا التاريخ كانت تحسب مواسم السفر فيقال مائة النيروز، أي بعد مائة يوم من نقطة الاعتدال الربيعي وهكذا. (4)

أما التجارة في البحر الأحمر والخليج البربري أو خليج عدن فقد كانت مستمرة طوال العام، ولم تكن مرتبطة بمواسم معينة للإبحار، وكذلك الخليج الإسلامي فكان يركب فيه طوال السنة، (5) كذلك كانت الملاحة ممكنة بين سواحل بلاد العرب والهند طوال العام، حيث كان البحارة يقطعون الرحلة كلها في محاذاة سواحل بلاد العرب وفارس. (6)

وكما يذكر شو-جو-كوا فإنه كان لربابنة السفن دراية وعلم بمواضع السواحل، وهم في الليل يسترشدون بالنجوم وفي النهار بالشمس. وعندما تغيم الشمس فإنهم ينظرون إلى الإبرة المتجهة جنوبا، أو يستخدمون حبلا طوله مائة قدم وهو مزود بخطاف بواسطته يرفعون قدرا من طين قاع البحر وبرائحة الطين يقررون أين هم. (7)

وسنعرض للطرق الملاحية التي سلكتها الرحلات البحرية معتمدين على كتاب أخبار الصين للمروزي، والمسالك لابن خرداذبة، والمروج للمسعودي، وسلسلة التواريخ للسيرافي، والبلدان للهمداني محاولين وضع أقرب تصور لخط سير الرحلات البحرية في تلك العصور جاعلين نقطة البدء أو الانطلاق في تلك الرحلات الساحل العربي وهو ما سار عليه المؤرخون، مع العلم بأنه ليس من الضروري أن يكون خط سير الرحلة البحرية من الساحل العربي حتى الصين أو من الساحل العربي حتى الساحل الأفريقي. بل ربما تكون متجهة إلى أقرب الموانئ الهندية. ولكننا سنرسم خط الرحلة البحرية في أقصى انطلاقتها مع مراعاة أن الرحلة ليست بالضرورة تسير إلى تلك الغاية. وذلك في ضوء الاستعانة ببعض المؤلفات الحديثة منها: العرب


حركة الرياح السائدة في المحيط الهندي

والملاحة لحوراني، وعمان وتاريخها البحري.

ومن أطول تلك الطرق الملاحية، [8] في ذلك الوقت، كان الطريق الذي تقطعه السفن من الساحل العربي إلى سواحل الصين، إذ كانت سفن الرحلات الضخمة تتوقف بسيراف عند مدخل الخليج، وذلك لكثرة الأمواج في الخليج وقلة الماء في مواضع منه، مما يجعل ملاحة السفن الكبيرة ذات الغاطس العميق خطرة. [9] ويتم تزويد السفن بالمتاجر الآتية إليها من الموانئ المختلفة في الخليج كالبصرة والبحرين في سفن صغيرة. وبعد أن يتم شحن السفن بما تحتاجه من سلع تنطلق للتوقف بصحار ومسقط وهما ميناءان على ساحل عمان لتتزود بالمؤن والمياه العذبة. وكان ذلك يتم في الفترة من النصف الثاني من نوفمبر إلى النصف الأول من ديسمبر. وبعد ذلك تتجه السفن مباشرة عبر المحيط إلى ساحل الملبار مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية وتصل إلى كولم مالي [10] خلال ديسمبر. وبعد الانتظار لبعض الوقت تكون عواصف الرياح الشمالية الشرقية في خليج البنغال قد هدأت وذلك مع نهاية ديسمبر، ثم تتزود بالمياه العذبة. وينقضي شهر يناير في الوصول إلى كله بار في شبه جزيرة الملايو، ومن كله بار تبحر بعض السفن إلى سومطرة وجاوة، على حين تبحر السفن الباقية بعد عدة أسابيع عبر مضيق ملاكة[11] مستعينة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية حيث تعرج على جزيرة تيمان [12] (Timan)، ثم تقصد مباشرة إلى الهند الصينية فتمر بموانئ في الصنف وفي مملكة تشامبا[13] (Champea) على السهل الساحلي الشرقي للهند الصينية، ثم بجزيرة تجاه الساحل تعرف باسم صنف فولاو. ومن هناك تسير السفن على طول ساحل خليج تنج-كنج إلى لوقين، ثم تتجه إلى نهاية المطاف في خانفو(كانتون). وكان بعض السفن يسير في عرض البحر مباشرة إلى خانفو، وكان وصول السفن إلى المنطقة الجنوبية من بحر الصين في فترة ملاءمة الرياح الموسمية الجنوبية للإبحار. ويكون ذلك في أبريل وإن كان هناك بعض السفن التي جاوزت خانتو واتجهت إلى الشيلا (كوريا).

وتقضي المراكب فترة الصيف في كانتون للتجارة. وعندما تبدأ الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بين أكتوبر وديسمبر فإن السفن العائدة كانت تستعين بها في إبحارها عائدة حتى تصل إلى كله بار مع نهاية ديسمبر.

وفي يناير تعبر خليج البنغال ثانية وتمضي مع الرياح الموسمية الشمالية الشرقية من كولم مالي في فبراير أو مارس إلى الخليج والساحل العربي.

أما الرحلة إلى الهند فكانت ممكنة طوال العام من الساحل العربي، ولذلك كانت الرحلات العربية إلى الهند كثيرة حيث كان يمكن القيام برحلتين أو أكثر ذهابا وإيابا من عمان والخليج خلال موسم واحد.

وكانت السفن العربية تقوم برحلات عند هدوء الرياح الموسمية الجنوبية الغربية حيث تصل إلى سواحل الهند خلال أسبوعين تقريبا. وكانت رحلة الذهاب والإياب مع التوقف للتبادل التجاري تستغرق ثلاثة أشهر. وكان على المراكب العربية أن تغادر ساحل كجرات وكونكان في نهاية زيارتها قبل أواخر يونيه، وهو الوقت الذي تبلغ فيه الرياح الموسمية الجنوبية-الغربية أقصى حدتها. وفي الأحوال العادية يمكن أن يتسع الوقت أمامها لتغادر قبل ذلك بوقت طويل، أي في مارس وأبريل.

هذا عن السفن الكبيرة، أما السفن الصغيرة فكانت تتخذ أحيانا طريقا ساحليا من الخليج، حيث تتوقف في قيس أو هرمز القديمة أو صحار أوتيز في مكران أو في أحد موانئ السند، ومنها مساحلة إلى مدن الملبار ومن الملبار كانت هذه السفن تبحر إما عن المضيق من سرنديب وجنوب الهند إلى خليج البنغال وإما تسير إلى سرنديب.

وتبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية مبكرة في المنطقة الجنوبية وتستمر لفترة من الوقت، ولذا فساحل الملبار يعتبر من المناطق الخطرة منذ مايو حتى نهاية سبتمبر، وهذا يعني أن موسم الرحلات البحرية في الملبار نفسها لا يتعدى سبعة أشهر أو ثمانية على حين أنه يمتد إلى عشرة أشهر على ساحل كجرات. وفي هذا[14] خطر على السفن الملبارية أكثر منه على السفن العربية إذ لا بد من عودة السفن الهندية إلى مواطنها قبل شهر مايو في الوقت الذي تكون فيه السفن العربية قد خرجت من مياه الملبار.. وبالتالي فإن هذا يعطي ميزة للسفن القادمة من الموانئ العربية لأن موسم رحلاتها البحرية أطول. وهذا يؤيد الاعتقاد القائل إن العرب الذين لا توجد أخشاب لديهم استطاعوا أن يتغلبوا على الطرق التجارية في المحيط الهندي.

أما الطريق الملاحي إلى أفريقيا فكان أكثر قربا للساحل العربي وأقل

خطورة من الطرق الملاحية الأخرى المتجهة إلى الشرق، وقد طرق البحارة اليمنيون والعمانيون هذا الطريق أكثر من غيرهم. وكانوا يسافرون بمراكبهم من سيراف وعمان إلى زنجبار وبربرة، وسواكن، وزيلع، وعيذاب وجميع موانئ الساحل الشرقي لأفريقيا. كما تابعوا سيرهم جنوبا حتى جزيرة القمر (مدغشقر) وقد داروا حولها.

وكانت الصلة بين الشاطئين قوية ومتصلة حتى أن العرب استوطنوا الساحل الأفريقي، بل تولوا الحكم في بعض مدن الساحل.. ويحدثنا المسعودي عن البحر الحبشي والخليج البربري فيقول: وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج. وفي هذه البحيرة مسلمون من الأكابر من الزنج والعمانيين الذين ذكرنا من أرباب المراكب.. وموجه عظيم كالجبال الشواهق فإنه موج أعمى يريدون بذلك أنه مرتفع كارتفاع الجبال ومنخفض كأخفض ما يكون من الأودية.. وعندما يدخل البحارة العرب هذا البحر يرتجزون ويقولون:

بـــــربـــــــرة وحــــــــفــــــــونـــــــي [15]

ومـــــــوجـــــــك المجـــــــنـــــــــون

حـــــــفـــــــــونـــــــي وبـــــــربـــــــرة

ومـــــوجـــــهـــــا كـــــمـــــا تـــــرى [16]

ومع عظم أهوال ذلك البحر كما يرويها المسعودي فقد كثرت الرحلات العربية إلى الساحل الشرقي قبل ظهور الإسلام، وإن ازداد عدد الرحلات وإنشاء المدن الإسلامية بعد ظهور الإسلام.

وكانت السفن ترسو عند أول مرسى يقابلها على الشاطئ الأفريقي، وهو حفون. وعندما تبحر جنوبا من حفون بمحاذاة الساحل فإنها كانت تمر على موانئ كثيرة هي مقديشيو وبراو وباتا وملندي ومنبسة وزنجبار وكلوة التي كانت من أهم المدن العربية على الساحل الأفريقي.

وعلى الرغم من أن الرحلة المباشرة من الساحل العربي إلى السواحل الأفريقية كانت تستغرق ثلاثة أسابيع أو أربعة إلا أن الوقفات على الطريق التي لا بد منها للسفن التجارية العادية كانت تؤخر الوصول إلى الوجهة المقصودة. وكانت السفن تصل عادة في منتصف شهر فبراير تقريبا، ولكن كان هناك متسع من الوقت يبلغ حوالي الشهرين قبل أن تهب الرياح الموسمية

الجنوبية الغربية، وكانت السفن تمضي الشهرين في البيع والشراء.

وتغادر السفن الموانئ الأفريقية في منتصف أبريل مع أول بوادر الرياح الجنوبية الغربية، وتبحر عائدة بمحاذاة الساحل الأفريقي لمواصلة تجارتها مع الموانئ أحيانا ودون أن تتوقف في بعض الأحيان. وخلاف الرحلة كان اتجاه الرياح يتغير فتكون مرة جنوبية غربية ومرة شمالية شرقية، والرياح الأخيرة هي التي كانت تضطر السفن إلى الإبحار في مواجهة الريح الأمر الذي برعت فيه السفن العربية الشراعية بسبب أشرعتها مثلثة الشكل. فإذا تيسرت للسفن رحلة مباشرة سريعة فإنها تصل إلى أقصى الساحل العربي بعمان في ثلاثة أسابيع أو أربعة قبل منتصف مايو، وقبل أن تبدأ الرياح الموسمية الجنوبية الغربية بالفعل. وكان معدل ما تستغرقه الرحلة ذهابا وإيابا ومكوثا ما بين ستة أشهر إلى ثمانية. (17)

وكان البحر الأحمر بحرا خاصا بالسفن الإسلامية خصوصا المصرية، حيث لم يكن مسموحا في الغالب الأعم للسفن بالإبحار فيه. إذ كان جل الملاحة فيه من شأن السفن المصرية التي سيطرت على التجارة به. ويبدو قول السيرافي متناقضا حين يذكر «.. . ومراكب أهل سيراف إذا وصلت هذا البحر المتيامن عن بحر الهند فصارت إلى جدة وأقامت بها ونقل ما فيها من الأمتعة التي تحمل إلى مصر في مراكب القلزم إذا كان لا يتهيأ لمراكب السيرافيين سلوك ذلك البحر لصعوبته وكثرة جباله النابتة فيه وأنه لا ملوك في شئ من سواحله ولا عمارة، وأن المركب إذا سلكه احتاج في كل ليلة أن يطلب موضعا يستكن فيه خوفا من جباله فيسير بالنهار ويقيم بالليل وهو بحر مظلم». (18) فإذا كانت السفن تصل إلى جدة، أي إلى أكثر من منتصف المسافة في البحر الأحمر. فكيف يذكر السيرافي أن المراكب لا تبحر في هذا البحر. والسبب كما سبق ذكره هو احتكار مصر للتجارة فيه. (19)

وبجانب هذه الطرق الملاحية بين الساحل الغربي ومناطق المحيط الهندي وجدت طرق ملاحية أخرى بين جزر جنوب شرق آسيا والصين والهند، حيث كانت هناك حركة تجارية نشطة.

إذا كانت للسفن المبحرة مواعيد منتظمة وطرقا معلومة ارتبطت بها واعتادت عليها، وأن هذه المعرفة لهي حصيلة سنوات طويلة من الإبحار

والخبرة التي تراكمت عبر السنين حتى انتهت إلى أنسب مواعيد الإبحار وأفضل طرق الملاحة. وقد توارث الملاحون هذه الخبرة التي دونت في كتب أطلق عليها اسم راهنامج. [20] كما كان هناك الدفتر أيضا وهو الصحيفة متضمنة الإرشادات الملاحية.

ومع هذه الخبرات المتوارثة ووجود الرهنامج والدفاتر لم يكن تولي قيادة السفينة والإبحار معها أمرا سهلا. فبالإضافة إلى أنها كنز ثمين متنقل فإنها كانت تحمل المئات أو يزيد من الأرواح البشرية، وكل هذا مسؤول مسؤولية مباشرة من ربان السفينة أو معلمها على حسب قول ابن ماجد الذي قسم ربابنة السفن ثلاث درجات هي:

«أدناهم درجة هو ذلك الذي يسلم السفينة أحيانا يخطئ أحيانا ؛.. . والذي يليه ذلك المعلم الذي درب على الذهاب إلى مكان معين فقط ولم يترك أثرا بعد موته. أما ثالث هؤلاء وأعلاهم درجة فهو الذي لم يخف عليه شئ من مشكلات البحر، ويضع علما ينتفع به الناس في حياته وبعد مماته، ويشكره الصديق والعارف والمخالف، ويسرق حساده من تصانيفه». [21]

ويشترط ابن ماجد فيمن يركب البحر من المعالمة أن يعرف «المنازل والأخنان، والدبر والمسافات، والباشيات، والقياس، والإشارات، وحلول الشمس والقمر، والأرياح ومواسمها، ومواسم البحر، وآلات السفينة وما تحتاج إليه، وما يضرها وما ينفعها، وما يضطر إليه في ركوبها. وينبغي تعرف المطالع والاستوايات وجلسة القياس ومطالع النجوم ومغاربها وطولها وعرضها وبعدها وممرها إن كان معلما ماهرا. وينبغي أن تعرف جميع البرور وندخاتها وإشاراتها كالطين والحشيش والحبات والحيتان والأرباح، وتغير الأمواه ؛ ومد البحر وجزره في كل طريق». [22]

ولا يكتفي ابن ماجد بهذا القدر مما يجب على الربان الماهر معرفته بل يضم وصايا لا بد من التزام الربان بها حتى يسلم هو ومن معه من أخطار البحر وأهمها. أنه يجب على المعلم أن يتأمل السفينة قبل إبحارها ورؤية خللها وكتابته، ومعالجة ذلك الخلل قبل الإبحار. ويبدو أن ابن ماجد كان عالما بالنفس البشرية فيضيف أن على المعلم أن يكون محتاطا فلا يدفعه الطمع إلى شحن السفينة أكثر من اللازم حتى لا تتعرض للغرق. وعند اعتلاء الربان ظهر السفينة عليه أن ينصب عودا عليه قطعة من القماش

للتعرف على اتجاه الريح من أي جهة. ويلاحظ أن ابن ماجد لا يترك الأمر لخبرة الربان باتجاه الريح فلكي يكون في جانب الأمان لا بد من الاستعانة بقطعة القماش هذه الذي تؤكد له اتجاه الريح. [23]

وقد أدرك ابن ماجد أهمية البوصلة التي يسميها الحقة، فيوصي الربان بأنه يجب تفقد الحقة والتأكد من ثباتها في مكانها، لأن بعض المراكب يكون في نجارته خلل في موضع الحقة. «فإذا لم يعالج هذا الخلل أدى إلى ترك السفينة لمجراها لأن الحقة لن تتجه الوجهة السليمة»[24]

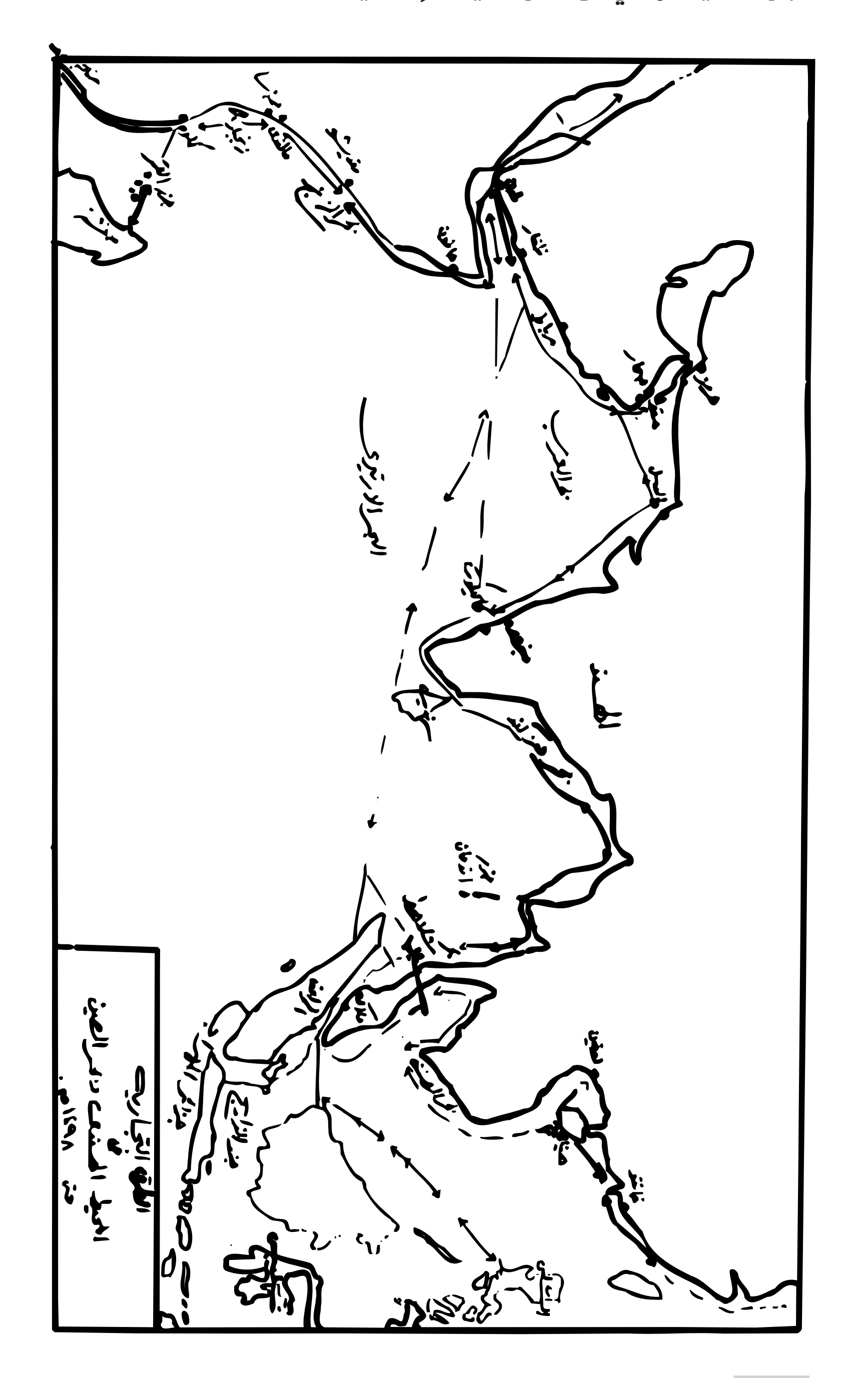
ويوصي المعلم بأن يتأمل الجاه (النجم القطبي الشمالي) بالليل وأن يجعله يتوافق مع اتجاه الحقة بالنهار حتى لا يكون مجرى السفينة بالنهار مختلفا عن مجراها بالليل فيطول الطريق وبطلب عمل ذلك في بدء السفر.[25]

ولأهمية السكان (الدقة) يطلب كل من ابن ماجد والمهري من المعلم أن يتأمله كل حين وساعة، ولا يدع خللا في السفينة إلى وقت آخر إلا عند الضرورة القصوى. [26]

وقد فطن ابن ماجد إلى أهمية معرفة حالة الركاب والبحارة النفسية والبدنية للاستعانة بها وقت الحاجة. وكيفية الاستفادة منهم فيطلب إلى المعلم أن يتفقد جميع الركاب والعسكر، «وتأمل نهوضهم لتكون عارفا بهم عند الشدة». [27]

ولم يكتف ابن ماجد بهذا بل رسم للمعلم نهجا ينهجه في سلوكه مع رفاق الرحلة فعليه أن يسمع جميع أقوالهم، ويأخذ ما يراه صالحا ويدع الرديء منها بالإضافة إلى أن يكون حازما قويا في قوله لين الطبيعة شجاعا ذا بأس قليل الغفلة كثير الصبر والاحتمال، تقيا نقيا عادلا لا يظلم أحدا لأحد، وأن ينهي جميع الركاب عن كثرة المزاح في البحر حيث لا يأتي منه إلا الشر والبغض والعداوة، ولا تركب سفينة إلا وأنت بها مطاع. ويوصيه بأن لا ينفرد برأيه، فعليه أن يستشير. وفي الوقت نفسه يحذره من استشارة عدوه في السفينة، وبالإضافة إلى ذلك كله أن يكون نومه قليلا مما يدفع عن السنة. [28]

ولم تقتصر وصايا ابن ماجد على النواحي السلوكية. فقد اهتم أيضا بالجانب الديني والأخلاقي، فينصح راكب البحر وخصوصا الربان قائلا



«وينبغي إذا ركبت البحر أن تلزم الطهارة فإنك في السفينة ضيف من أضياف الباري عز وجل فلا تنفل عن ذكره فإنه شديد العقاب: إنه لغفور رحيم لأنه يمهل ولا يهمل فلا يغرنكم بالله الغرور». ويذكر عدة آيات من القرآن الكريم وبعض الأدعية تقرأ في حالة الكرب. [29].

وتبلغ ثقة ابن ماجد مداها عندما يخاطب المعلم قائلا : « فإن فعلت جميع ما أمرتك به و أخطأت فأنا الملوم حيا و ميتا ، وأما القضاء و القدر فهو غالب لأنه من اللّه تعالى ».[30]

ومن المؤكد أن هذه وصايا وإرشادات تبتغي الوصول إلى الشكل المثالي والكمال. ولكن من الواضح أن البحارة لم يكونوا جميعا يلتزمون بها بدليل أن ابن ماجد نفسه قسم ربابنة السفن إلى درجات ثلاث. ومن يتابع كتب عجائب الهند وابن بطوطة والمسعودي وغيرها يجد أن حوادث غرق السفن منتشرة بها مما يعطي دليلا على أن بعض الربابنة لم يكونوا يلتزمون بتلك التعليمات. ولا يمنع ذلك من أن بعض تلك الحوادث حدث نتيجة غلبة الرياح والأمواج، أو عدم اكتشاف مواضع بعض النجوم لشدة تلبد السماء بالغيوم، أو لخلل طارئ بالسفينة وهو ما سماه ابن ماجد بالقضاء والقدر.

وكانت هناك أدوات مهمة لا بد للمعلم من أن يأخذها معه وهي: خريطة للطريق (راء نامك)، أوراهنامج، والحقة، والآلات التي تحدد ارتفاع النجوم، والأشياء التي تمكن من تحديد خطوط العرض الجغرافية، وأحجار تستخدم في الصيد [31]، وآلة لقياس عمق المياه «بلد»، [32] وفانوس لإعطاء الإشارات. أما ساعة الإبحار فيحددها المعلم حسب النظام البحري للمكان، وحسب الأحوال الجوية. وكان المعلم آخر من يصعد على السفينة. وقبل الخروج إلى عرض البحر تقرأ سورة الفاتحة بصوت مسموع، ثم يتلوها دعاء بأن يسمعها الخضر حاكم أسفار البحر وحامي المسافرين.. . وكانت اتجاهات التيارات البحرية تحدد بواسطة حفنة من الرماد ترمى على سطح الماء. وكان الربابنة يفضلون الإبحار ليلا إذ كانت الطرق البحرية معروفة جيدا تجنبا لقسوة الحر في المنطقة الاستوائية. [33]

وكان لمعالمة السفن أو ربابنتها عرف غير مكتوب تمثل في الحرص البالغ على السفن [34] فلا يعرضونها لعطب أو يغرقونها، بل إنهم اعتبروا أن سلامتهم من سلامة السفينة «فنعيش بسلامتها ونموت بعطبها». [35]

ولا يخلو كتاب من كتب الرحالة أو المؤرخين أو القصص البحري من أمثلة كثيرة تدل على أمانة الربابنة المطلقة. [36] وأن الأمانة صفة أصيلة في سلوكهم. فنجد السندباد في بعض من رحلاته يفارق المركب اضطرارا حيث تتركه السفينة على إحدى الجزر وبعد مدة يكون التلاقي بين السندباد وربان المركب الذي يحتفظ ببضاعة السندباد كما هي، بل إنه في بعض الرحلات كان يرغب في بيعها وإعطاء قيمتها لأهله في بغداد. هذا فضلا عن حبهم وإعزازهم وتقديرهم لهذا العمل.

ولم يعتمد الربابنة على خبرتهم فقط في الملاحة، ذلك أن المحيط ممتد امتدادا لا نهائيا لا تدركه الأبصار حتى ليختلط الشرق بالغرب، فلا تستطاع معرفة أيهما إلا بشروق الشمس أو غروبها. فكان لا بد للربابنة من اصطحاب بعض الأدوات المساعدة على إدراك الموضع والاتجاه وتحديد أفضل موعد للرحيل. وقد أبصر فاسكو دا جاما سفنا عربية إلى الشمال من موزمبيق تحمل البوصلة وخارطات بحرية. وهو يذكر ذلك حرفيا بقوله: «ويحمل الربابنة بوصلات لتوجيه السفن وآلات الرصد وخارطات بحرية». [37]

ومن أهم ما اصطحبه الربابنة في سفنهم هو الرهماني، [38] حيث يسجل فيه خطوط عرض كل ميناء ورأس بالإضافة إلى الجداول الفلكية ومعلومات عن الرياح والسواحل والشعاب وكل شئ يحتاج الربان إلى معرفته. [39]

ومن أشهر الرهمانات إن لم يكن أشهرها على الإطلاق حتى الآن كتاب «الفوائد في أصول البحر والقواعد» لابن ماجد، حيث لم يترك شاردة أو واردة في علم الملاحة المعروف حينذاك إلا ذكرها. وكذلك كتاب العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية لسليمان المهري.

وهناك رهمانات أخرى ذكرها ابن ماجد وهي من تصنيف محمد بن شاذان، وسهل بن آبان، وليث بن كهلان وقد ألفت في عام 580 هـ / 1184 م. ويعتبرهم ابن ماجد مؤلفين لا وصفيين، حيث لم يتجولوا في المحيط ويعرفوا أسراره، فإن خبرتهم بالمحيط محدودة، فلم يكتبوا مؤلفاتهم عن رؤية. بل نقلوها من أفواه الربابنة المشهورين في عصرهم. [40]

كما استخدم الربابنة آلات لقياس ارتفاع الشمس والنجوم والكواكب فوق الأفق على البر والبحر وكذلك لتحديد الاتجاهات.

والإسطرلاب [41] أحد هذه الآلات، وهي كلمة يونانية معناها مرآة النجم لأن أسطر معناها باليونانية النجم، (لابون) معناها المرآة، وقد أطلقت هذه الكلمة (إسطرلاب) على عدة آلات. تنحصر في ثلاثة أنواع رئيسة بحسب ما إذا كانت تمثل مسقط الكرة السماوية على سطح مستو أو مسقط هذا المسقط على خط مستقيم، أو الكرة ذاتها بلا أي مسقط. [42]

وقد تعددت وجوه استعمال الإسطرلاب فكان يستخدم لاستخراج البرج الذي تكون الشمس فيه، وعدد الدرجات التي قطعتها منه ومغيب الشفق وطلوع الفجر، وفي معرفة أوقات النهار وأوقات الليل، وما مر من ساعات زمانية منها، ومعرفة ما هو مجهول من كواكب السماء الموضوعة في شبكة الإسطرلاب من قبل معلوم منها، ومعرفة أي درجة تتوسط السماء مع أي كوكب شئت، ومع أي درجة يطلع ويغرب، ومعرفة القبلة بالليل والنهار والطول والعرض، وأخذ عرض كل بلد وطوله، والظل من قبل ارتفاع الشمس، وارتفاع الشمس من قبل الظل، ومعرفة ظل نصف النهار الذي هو ظل الزوال، ومعرفة ظل وقت الظهر ووقت العصر في أي يوم من أيام السنة، وارتفاع ما بين مكانين، ومقدار ما يزيد الأعلى عن الأخفض. وبالإضافة إلى ذلك كله معرفة موضع القمر من البروج ومواضع الكواكب السيارة فيها، ومعرفة المشارق والمغارب وما إلى ذلك من المسائل. [43]

ومن الآلات المستخدمة أيضا، وخصوصا في المحيط الهندي، آلة الكمال. وهي عبارة عن خشبة على شكل متوازي المستطيلات يتصل بوسطها خيط مدرج بعقد، تختلف المسافة بين كل عقدة وأخرى حسب ظل تمام زاوية الارتفاع. [44]

ولاستعمال هذه الآلة يثبت الراصد الضلع الأسفل لمتوازي المستطيلات على الأفق، بحيث يملس الضلع الأسفل لمتوازي المستطيلات على الأفق بحيث يملس الضلع النجم المرصود. وهو في هذه الحالة يقرب الخشبة أو يبعدها حتى يحصل على هذا الوضع. ثم يقرأ مباشرة عدد العقد التي بين العين ومركز الخشبة. ويوضح هذا العدد ارتفاع النجم بالأصابع. وهذه القاعدة مبنية على حساب المثلثات، ومنها يمكن معرفة خط العرض برصد النجم القطبي. ويلاحظ أن تدريج هذه الآلة يتفق مع المراحل الملاحية في المحيط الهندي وبحر الصين بين درجات 20 جنوبا و 33 شمالا. والحكمة

في استخدام العقد هي تمكين الملاح من معرفة العدد الدال عليها الذي يوضح مباشرة ارتفاع النجم بالأصابع بطريق اللمس دون الحاجة إلى قراءة التدريج أثناء الظلام. [45] كذلك كانت الحقة أو الديرة كما سماها ابن ماجد وهي البوصلة الآن من الأدوات التي ساعدت على تحديد اتجاه السفينة. وإن كانت الحاجة إليها لم تكن ماسة لصفاء الجو ونقائه في المحيط الهندي. فكان يمكن رؤية الشمس والقمر والنجوم وتحديد الاتجاه. ولقد مرت البوصلة بعدة مراحل أو تطورت قبل أن تصل إلى الشكل المعروف عنها الآن. ففي البداية وفي تاريخ غير محدد بالضبط، وإن كان غالبا قبل القرن الحادي عشر الميلادي، كان الربابنة يلجأون عند حلول الظلام وعدم رؤيتهم للنجوم (وهذا نادر الحدوث) إلى إحضار إناء مملؤء بالماء وينزلون به إلى جوف السفينة بعيدا عن الرياح، ثم يأتون بإبرة يغرسونها في حلقة من خشب السنط، أو في عود بحيث تكون على شكل صليب، ثم يلقون به في الإناء فتطفو على سطح الماء في حركة دائرية من اليمين إلى اليسار، فتدور الإبرة على السطح في هذا الاتجاه، ثم يسحبون يدهم بسرعة فتكف الإبرة عن الحركة، ويستقر طرف منها نحو الجنوب والآخر نحو الشمال. [46]

واستعاض الربابنة من الإبرة وحلقة السنط بما يشبه السمكة وهي من الحديد الرفيق المطروق، وتصنع بشكل مقور يضمن طفوها فرق الماء، ثم يلقون بها فوق الماء فيشير رأسها وذنبها إلى الجنوب والشمال. [47]

ثم حدث التطور الأخير والذي يتضح عند ابن ماجد في كتابه «الفوايد»، وذلك بتجليس الإبرة المغنطة على محور لتدور أفقيا فوق قرص، ويثبت الجميع في صندوق. أطلق ابن ماجد على هذه المجموعة اسم الحقة أو الديرة. ويتضح اهتمام ابن ماجد بالحقة وطريقة ثباتها من إلزامه الربان بأن يتأكد بأنها في مكان سليم من المركب ليس به خلل. وقد قسم ابن ماجد البوصلة إلى 32 قسما أو خنا تمثل دائرة الأفق على مطالع النجوم.[48]

وقد حدث اختلاف في الآراء حول أسبقية اكتشاف البوصلة. فبعضهم ينسب الأسبقية إلى الفرس وآخرون إلى الصينيين، وغيرهم إلى الأوروبيين وبعض إلى العرب إلا أن أحد الباحثين أثبت أسبقية العرب والفرس في اكتشاف الإبرة المغناطيسية قبل الصينيين، ومعرفة ملاحي المحيط الهندي كلهم لها قبل ملاحي البحر المتوسط وأوروبا. [49]

لم يكن النشاط الملاحي في المحيط الهندي نشاطا عاديا سهلا باستطاعة أي ملاح أن يقوم به، بل إن الصعوبات الملاحية في ذلك الخضم الهائل التي كانت تصادف الربابنة، كانت صعوبات متنوعة ومتعددة وغير موقوتة. فمن رياح معاكسة مفاجئة إلى تيارات عنيفة إلى قرصان متربص إلى غير ذلك. فراكب المحيط الهندي مفقود إلى أن يصل إلى المرسى لشدة ما تلاقيه المراكب من أهوال. لذلك يقول ابن ماجد مخاطبا ربان السفينة: «اعتبر نفسك ضيفا من ضيوف الرحمن والزم الطهارة». [50]

هذه الأهوال والمخاطر هي التي أتاحت للخيال الشعبي أن يقص وينتج أروع إبداعاته عن قصص البحار. فلم نجد محيطا في العالم أو بحرا تردد صداه في الأساطير والحكايات الشعبية كالمحيط الهندي لهول ما صادفه بحارته، ولعظم الثروات المجلوبة عبره.

ولتلافي تلك المخاطر على قدر الإمكان كان لا بد من اتباع تعليمات وإرشادات معالمة البحر الأوائل. والتي سطرت في دفاتر حملها الربابنة معهم على ظهور السفن فضلا عن آلات الرصد والقياس ومعرفة الاتجاهات وذلك كله ليهتدوا به أثناء سيرهم.

ولم يكن على البحارة والملاحين مواجهة أخطار المحيط الهندي الطبيعية كالرياح والأمواج والشعاب المرجانية فحسب، بل كان عليهم أيضا مواجهة أخطار القراصنة الذين انتشروا في سواحله من الساحل الأفريقي إلى بحر الصين لنهب وسلب التجار والمسافرين.

وعلى الرغم من أن البحارة والمسافرين عانوا من القراصنة فوق مياه المحيط الهندي فإنهم لم يكونوا مصدر تهديد خطير بالقياس إلى قراصنة المتوسط، كما أن السفن التي عملت في المحيط كان بها مقاتلون إلى جانب الملاحين لحماية السفينة من خطر القرصان. [51]

ويلاحظ أن القراصنة كانوا يتجولون بجوار الموانئ لا يخرجون بعيدا في خضم المياه. ويبدو أن ذلك أمر تحتمه خطط القرصنة. ففي خضم المحيط قد تشغلهم الرياح وأمواجه العاتية عن مهمتهم، فضلا عن اتساع المجال أمامهم مما يدع للسفن فرصا كثيرة للهرب منهم. أما عند مدخل الموانئ فلا بد من مرور السفن أمامهم. وكانوا عادة يمكثون بجوار الشعاب المرجانية أو فوقها إذ كان غاطس المركب صغيرا، ذلك لأن منطقة الشعاب

المرجانية عادة ما تكون هادئة ساكنة الأمواج لأن الأمواج تتكسر عليها وتخف حدتها.

ولم تكن القرصنة قاصرة على مهاجمة السفن فقط، بل إنه إذا حدث إن ساقت الأمواج مركبا إلى بعض الأماكن أخذ من في المركب. فعلى حد قول بزرك: «يجمع البحريون على أن بحر بربرا، [52] وهو سبعمائة فرسخ[53] وهو في الطريق إلى بلاد الزنج، من أعظم البحار خطرا. وللزنج في هذا البحر جزائر عظيمة من جانب واحد، والماء فيه على ما يقال يجري جريانا شديدا، والمركب يقطعه في سبعة أيام وفي ستة أيام، وإذا وقع المركب إلى بربرا أخذوا أهل المركب»[54]

وعلى مدخل هذا الخليج (خليج عدن) تقع جزيرة سقطري وهي أقرب للرأس الجنوبي الشرقي لأفريقيا منها للساحل الآسيوي. وكانت ملجأ لكثير من القراصنة لتصريف أسلابهم، وغنائمهم التي غنموها من المراكب حيث يشتريها منهم الأهالي.

والطريف أنه إذا نهبت إحدى السفن الخاصة بسقطري فإن أهليها الذين يشتغلون بالسحر والشعوذة يعملون سحرا لسفينة القرصان أو سفنه، بحيث لا يستطيع مواصلة تطوافه في البحار، حتى يعوضهم مما حل بهم من أضرار، وحتى لو رزق ريحا مواتية ومساعدة له في طريقه فإن لديهم القدرة على تغيير اتجاهها، وبذلك يجبرونه-على الرغم منه-على العودة إلى الجزيرة. [55]

ولكن ما مدى فعالية هذا السحر؟ نرى أنه لم يكن له أي تأثير، وأن ما يحدث إنما هو نتيجة معتقدات متوارثة، ربما لعبت المصادفة دورا أحيانا فترسخ في العقول مع مرور الزمان، ويزداد اللجؤء إليها كلما واجه الإنسان عجزا أمام أمور حقيقة فيلجأ إلى الغيبيات توسلا بها. وهذه تنتشر بصفة خاصة في المجتمعات البدائية، ويصفه عامة في الطبقات الشعبية.

وانتشر القراصنة أيضا في الخليج عند البحرين خاصة[56]، حيث كانوا يهاجمون السفن المارة إلى البصرة أو القادمة منها. ويبدو أنه كان للقراصنة قوة بحرية كبيرة بحيث يذكر أحد الربابنة أنه أثناء إبحاره من كله إلى عمان هاجمته سبعون بارجة للقراصنة فحاربهم ثلاثة أيام إلى أن استطاع التخلص منهم. [57]

كذلك انتشر القرصان في ساحل كجرات قبل حكم المغول. وكان هذا الساحل مثوى لأشد أنواع القراصنة مجازفة، وكانوا يعمدون إلى إرغام من يقع في أيديهم على احتساء جرعة من ماء البحر لكي تكشف، بما تفعله بأمعائه، عما إذا كان قد ابتلع بعض اللآلئ والجواهر عند إحساسه باقترابهم.[(58)]

وفي بعض الأحيان كان يتم اتفاق بين أحد الأمراء والقراصنة لسلب السفن. ففي الفترة ما بين عامي 1453 و 1469م سير راجا فيشالجاد[(59)] Vishalgad قوة بحرية عظيمة، وبدأ يزعج المسلمين بغاراته المتكررة حتى غدر به ملك كجرات وقهره. ونظم عمود أعظم ملوك كجرات (1459-1511 م) أسطولا ضخما أخضع به القراصنة الذين فلقوا سواحله. [(60)]

وانتشر القراصنة أيضا عند ساحل السند. وكان يطلق عليهم الميد وسفنهم تسمى بيرة. وكانوا يقطعون الطريق على جميع المراكب المارة في منطقتهم. [(61)] لذلك واجهت السفن العربية بعض المخاطر على أيدي هؤلاء القراصنة، مما أدى بهم إلى الاستعانة بجنود ذوي بأس يصطحبونهم في السفن للدفاع عنها ضد القراصنة. [(62)]

ولم يخل ساحل الملبار من القراصنة أيضا، فورد ذكرهم عند كل من ماركو بولو وابن بطوطة. فلنر ما سطره كل منهم رغم البعد الزمني بينهما والذي يزيد على نصف قرن من الزمان مما يدل على أن القرصنة استمرت متواصلة بهذا الساحل فترة طويلة. وهنا أيضا، شأن الحال بجزيرة جوزيرات[(63)] التي لا تبعد كثيرا، يكثر القراصنة. [(64)] الذين يطوفون كل عام في هذه البحار بأكثر من مائة مركب صغير، ويستولون على جميع السفن وينهبونها. ويبدو أن القرصنة كانت حرفة مستديمة لقراصنة هذا الساحل لأنهم سكنوا البحر بأولادهم وأزواجهم أثناء موسم تطوافهم الصيفي كله. ولكي يحكموا الخناق على السفن بحيث لا تفلت سفينة واحدة منها فأنهم كانوا يلقون مراسي سفنهم مع جعل المسافة بين السفينة والأخرى خمسة أميال، وبهذا تشغل عشرون سفينة متسعا مداه مائة ميل. فإذا ظهرت سفينة أمام واحدة منها أعطت إثارة بالنار أو الدخان فتقرب مراكبهم كلها بعضها من بعض، وتستولي على السفينة وهي تحاول المرور. ولا ينزل بأشخاص الملاحين أي أذى. ولكنهم ما إن يستولوا على السفن حتى ينقلوهم

إلى الشاطئ ناصحين إياهم بالتزود لإثراء آسريهم مرة ثانية. [65]

لم تكن القرصنة قاصرة على بعض أهل الساحل، ولكن عمل بها بعض السلاطين. فيذكر ابن بطوطة «أن سلطان فاكنور، [66] وهو كافر، كان من المفسدين يقطع البحر ويسلب التجار وله نحو ثلاثين مركبا حربيا. وقائد هذه المراكب مسلم يسمى «لولا»، وكان يخرج إلى البحر بمراكبه تلك لكي يسلب التجار بضائعهم والمسافرين أموالهم». [67] ويذكر ابن بطوطة في موضع آخر أنه «لما وصلنا إلى الجزيرة الصغرى بين هنور وفاكنور خرج علينا الكفار في اثني عشر مركبا حربيا، وقاتلونا قتالا شديدا وتغلبوا علينا، فأخذوا جميع ما عندي مما كنت أدخره للشدائد، وأخذوا الجواهر واليواقيت.. وأخذوا ثيابي والزودات التي كانت عندي.. . ولم يتركوا لي ساترا خلا السراويل». [68]

كذلك انتشرت القرصنة بسرنديب كما يسميها بزرك أو سيلان كما يسميها ابن بطوطة. أما بزرك فيذكر أن من البحار الخبيثة الصعبة الشديدة التي تقل فيها السلامة بحر غباب سرنديب وهو ثلاثمائة فرسخ وفيه من التماسيح [69] أمر عظيم. وفي ساحل هذا البحر النمور والبوارج [70] الذين يقطعون في هذا البحر إذا ظفروا بمركب أكلوا أهله وهم شر قوم، وليس في سائر الأماكن من يقطع البحار مثلهم. فالمركب الذي يقطع هذا البحر متى أخذه البوارج أكلوا أهله وإن غرق لم يمض عليه ساعة حتى يأكل أهله التماسيح وإن انكسر بقرب البر وصعد أهله إلى الساحل قطعهم النمور[71] في ساعة واحدة. [72]

ويؤكد ابن بطوطة على ذلك فيذكر أن بسيلان مرسى لعتاة المفسدين في البحر لرسو مراكبهم. [73] وهنا اختلاف عما سبق. فبينما كنا نرى القراصنة في عرض البحار نراهم هنا ولهم مرسى خاص بهم بل يعرفه البحارة.

ومن وثائق الجينزا نستدل على أن القرصنة بسرنديب ليست كما ذكرها بزرك. ولأن الوثيقة غير مؤرخة فربما تكون في عصر لاحق عليه. فكان القراصنة لا يكتفون بالاستيلاء على البضائع، بل كانوا يأسرون الركاب ويطالبون بفدية لهم [74] حتى يفكوا أسرهم، وكما تذكر الوثيقة فإنه على الرغم من دفع الفدية المطلوبة يرجعون فيطالبون بفدية إضافية. [75] وتختلف

طريقة القرصنة في بحر كردع [76] عما سبق. فلا يهاجم القراصنة السفينة بل يرشقونها بالسهام المسمومة أولا، ثم يستولون عليها بعد ذلك. [77]

ولم تخل سواحل الصين أيضا من القراصنة حيث كثروا وهددوا سلامة التجارة. وقد استطاع أحد المسلمين في فوكين وهو أبو الشوقيين وأخوه من أن يحدا من خطرهم، فرقي إلى منصب مراقب سواحل فوكين ثم إلى منصب أمين الأمور البحرية. [78]

ومن أشهر السفن التي استخدمها القراصنة البوارج وكانت تستعمل بسواحل الهند وسيلان، وكذلك الشاتوري وتبحر بشراع أو بمجاديف وهي سريعة تزيد سرعتها على السفن الكبيرة. [79] كما عدل قراصنة بحر العرب سفن الدو فجعلوها ذات شراعين، وقاموا بتسليحها. [80]

على أنه بالنظر إلى ما سبق سرده عن انتشار القرصان على سواحل المحيط والخلجان فإنه كان أمرا كفيلا بالقضاء التام على تجارة المحيط. ولكننا عندما نجد أن التبادل التجاري كان في قمة نشاطه كما كانت التجارة أزهى وأثرى في ذلك العصر تأخذنا الدهشة لكيفية حدوث هذا الرواج الاقتصادي مع انتشار القرصان.

وعلى ما يبدو فإن انتشار القرصان بسواحل البلاد المختلفة بولغ فيه. ومن الواضح أن القراصنة لم يكونوا أقوياء بدرجة كافية، ففيما سبق نلاحظ أن سبعين سفينة للقراصنة هاجمت سفينة واحدة ولم تستطع الاستيلاء عليها. كذلك لم تكن عملية القرصنة عملية مستمرة أو ممتدة. ويبدو أن وجودها كان رهنا بضعف السلطة الحاكمة. فعندما ترتخي قبضة الحاكم يعبث القرصان، وعندما تشتد يمتنع لأن من مصلحة أصحاب البلاد القضاء عليه، [81] لما يعود عليهم من فوائد جمة من عمليات التبادل التجاري، والضرائب والمكوس التي تحصل على تلك السلع. وبالإضافة إلى ذلك كانت السفن التجارية في ذلك الوقت مسلحة تسليحا جيدا وكان يرافقها جنود للحراسة.

لذلك لم تترك القرصنة أثرا ملموسا على حجم التجارة، ولم تدفع التجار إلى الإحجام عن ممارسة هذا النشاط، فاستمرت تجارة المحيط مزدهرة نشطة، لم تؤثر فيها عمليات القرصنة. ومن يشاهد القاهرة والإسكندرية، حيث كانت تصب تجارة المحيط الهندي، يدرك أن عمليات

القرصنة لم تؤثر أدنى تأثير في النشاط التجاري.

وقد فرضت تلك الطرق الملاحية، من حيث اختلاف المسافات بين الموانئ المختلفة ومواعيد الرياح والتيارات البحرية، أمورا عدة فتحكم كل هذا وغيره في حجم السفن. فيلاحظ أن السفن التي كانت تقطع المحيط من أدناه إلى أقصاه كانت أكبر حجما كثيرا من تلك التي كانت تسير مسافات قصيرة، كما فرضت حركة المياه وطبيعة سواحل المحيط وجزره أسلوبا موحدا في صناعة السفينة وهو استعمال الخيوط بدلا من المسامير. كذلك كان لوجود القرصنة، على الرغم من عدم انتشارها بصورة حادة، أثر في تشكيل طاقم السفينة حيث كان يوجد ضمنه بعض الجند. وهذا هو محور الفصل التالي.

3 سفن المحيط الهندي

أسلوب الخياطة-الشراع المثلث-الدفة
أجزاء السفينة وطريقة صناعتها-أحجام وحمولة السفن-أنواعها

كانت السفن وهي أحد أضلاع مربع النشاط التجاري في ذلك الزمان، كما هي الآن، أهم وسائل نقل التجارة العالمية، ومن ثم فإن إغفال الحديث عن نوعيات السفن، ونحن نتحدث عن تجارة المحيط الهندي، خطأ لا ينبغي لمن يهتم بدراسة كهذه أن يقع فيه. وينبغي أن نلاحظ أن سفن المحيط في ذلك العصر لم تكن مجرد وسيلة لنقل السلع، بل إنها كانت وسيلة لنقل الأفكار والثقافات المختلفة بين الموانئ. ولو تناول أحد الباحثين هذه الظاهرة بالدراسة لوجد أن مدن وموانئ المحيط الهندي كادت تتوحد ديانتها وتتشابه ثقافتها، نتيجة التأثير والتأثر المتبادل بينهما. [1] فألف ليلة وليلة مثلا خير مثال على ذلك، فلا تشعر أنك انتقلت من بيئة إلى بيئة أخرى مختلفة على الرغم من اتساع مسرح الحوادث، الذي شمل أغلب بلدان المحيط الهندي وخلجانه وتنوع العناصر الثقافية فيها من عربية وفارسية وهندية، بل تشعر بالتوحد والألفة داخل لياليها.

وأسلوب صناعة السفن في المحيط خير مثال على هذا التوحد الثقافي. فنجد أن طريقة صناعة السفينة، بل المواد المستخدمة فيها متشابهة من بحر الصين إلى بحر القلزم. كما أن هذا التوحد شديد الوضوح في المصطلحات الملاحية، وفي أسماء السفن كما سنتبين فيما بعد.

وفي الحديث عن السفن: أنواعها وطرائق صناعتها سنعتمد كليا على المصادر التاريخية وكتب الرحالة وغيرها من المؤلفات، أي أنه سيكون حديثا نقليا عن تلك المصادر لا حديثا وصفيا وهو المفروض، حيث إننا نصف شيئا كان له وجود مادي. ولكن الأثريين لم يعثروا-على مدى علمي-على سفن من هذا العصر فقد بليت مع المياه. وإن كان هناك بعض النماذج ببعض المتاحف ولكنها من عصور متأخرة.

وعلى الرغم من أن كتب الرحالة والمؤرخين وصفت تلك السفن وصفا جيدا إلى حد ما إلا أنهم أغفلوا تحليل ظاهرة هامة كانت واضحة في طريقة بناء السفن، وهي طريقة الخياطة المستخدمة في سفن المحيط. وسنتناولها بالتفصيل لما لها من عمومية الظاهرة، ولأنها لم تحظ بتفسير علمي موضوعي من المؤرخين القدماء. فمنهم من فسرها تفسيرا أسطوريا أو خرافيا، [2] ومنهم من حاول أن يعلل الظاهرة، ومنهم من تجاهلها رغم أهميتها، حيث إنها ظاهرة تجذب الانتباه لاختلافها عما هو سائد في المناطق الأخرى، وانفراد المحيط الهندي حتى بحر الصين شرقا والقلزم غربا بهذا الأسلوب في صناعة السفن.

على أننا لا نجد عذرا لأغلبية هؤلاء الذين شهدوا السفن التي تستعمل فيها المسامير كالمسعودي، وكابن حبير، وماركو بولو، وابن بطوطة. والملاحظ أن أحدا منهم لم يحاول أن يسأل أو يستقصي عن سبب ذلك، كما نلاحظ من روايتهم، مع العلم بأن استخدام أسلوب الخياطة في صناعة السفن أصعب تأثيرا من استخدام المسامير. وتحتاج السفينة المخيطة أضعاف الوقت الذي تحتاجه السفينة المسمارية. [3]

فالمسعودي يرى أن مراكب البحر الرومي يستعمل فيها المسامير،«أما مراكب الحبش فلا يستعمل فيها الحديد لأن ماء البحر يذيب الحديد فتدق المسامير في الألواح، لذلك استعمل أهل المحيط الخياطة». [4] وهذا رأي يحاول أن يقدم تفسيرا من عنده، لم يحاول أن يستقصي ويسأل،

وأعتقد أنه يرجع هذا لاختلاف ملوحة المياه.[5] وإن لم يذكر ذلك صراحة ولكنه يفهم ضمنا. وفي الواقع أنه لا يوجد فارق يذكر في ملوحة المياه بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وخلجانه.

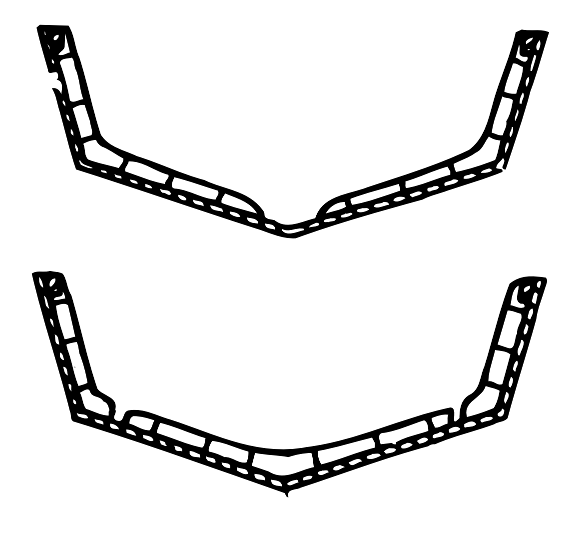
أما ابن جبير وهو من أهل الأندلس وشاهد سفن البحر المتوسط المسمارية أو المستعملة فيها المسامير، فلم يحاول أن يعلل تلك الظاهرة وإنما اقتصر كلامه على الوصف فقال:«.. . والجلاب [6] التي يصرفونها في هذا البحر الفرعوني [7] ملفقة[8] الإنشاء لا يستعمل فيها مسار البتة، وإنما هي مخيطة من القنبار وهو قشر جوز النارجيل، [9] يدرسونه إلى أن يتخيط ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب..»[10]

ويصف ماركو بولو ملاح البندقية الذي أبحر في المحيط الهندي في أواخر القرن الثالث عشر الميلادي سفن هرمز بقوله:«.. . إن السفن التي تبنى في هرمز من أردأ الأنواع كما أنها خطرة على الملاحة، وترجع عيوبها إلى عدم استخدام المسامير في بنائها، وشدة صلابة الخشب وتعرضه للتصدع والانشقاق كالفخار سواء بسواء. وعندما يحاول النجار دق مسمار يرتد ثانية وكثيرا ما ينكسر، ومن ثم فإن الألواح تثقب بكل عناية ممكنة بمثقاب حديدي قرب حوافها، ثم تخاط معها بنوع من الحبل المفتول يؤخذ من ليف«جوز الهند».. [11]

ونلاحظ هنا عدم دقة ماركو بولو، حيث يذكر أن خشب السفن من نوع رديء وسيئ. وهذا عكس ما هو معروف وشائع عن الساج وهو الخشب المستعمل في بناء السفن في المحيط الهندي، وهو من أفضل أنواع الخشب لشدة تحمله. ومتى تم إعداده لا ينشق أو يتشقق أو يتقلص أو يتغير شكله، وإذا اتصل بالحديد لم يكن في هذا الاتصال خير له أو للحديد وليس شديد الصلابة بل يسهل استعماله. [12]

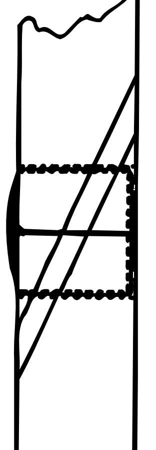
يتنافى هذا طبعا مع كلام ماركو بولو عن نوعية الخشب الذي تصنع منه السفن، وأنه السبب في تفضيل طريقة الخياطة. ويؤكد المسعودي أيضا على أن مراكب المحيط الهندي تصنع من خشب الساج. [13] ومن ثم فإننا لا نستطيع أن نوافق على أن رداءة أنواع الخشب كانت وراء استخدام حبال الليف.

أما بخصوص سفن الهند فيذكر ماركو بولو«أن جميع السفن مغشاة

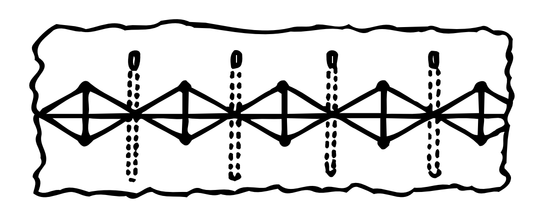


أضلاع «سنبوق مخيط» درزت في وحدات تتألف
من ضلعين وثلاثة ضلوع.

مقطع عرضي لوصلة بين لوحين. وتدلل المنطقة
الداكنة على مكان الجلفطة التي تثبت بالتخييط.
وتظهر الخطوط الانحرافية مكان الخوابير.



مقطع عرضي يظهر غرز التخييط داخل سنبوق
مخيط. وتدلل المخطوط المنقطة على مكان الخوابير
حيثما استعملت.



بألواح مزدوجة، يعني أن لها طبقة أخرى من الألواح الممدودة فوق فرشة الفلكات بكل جزء من أجزاء السفينة كما تثبت بالمسامير الحديدية».[14]

وفي الحقيقة لم أفهم هل يقصدان أن سفن المحيط الهندي استعملت بالمسامير أم أنها استعملت بالدعامات الداخلية. على كل لم يتضح ذلك من رواية ماركو بولو.

وتؤكد المصادر أن سفن المحيط الهندي استعملت أسلوب الخياطة بالليف. فقد ورد بأحد الكتب المتخصصة في الملاحة البحرية ما نصه:«.. . فأما بحر الهند والصين فجميع ما يعمل فيه من المراكب والصغار فإنها منشأة من الخشب المحكم نجره. وقد حمل أطراف بعض على بعض وحزم وخزر بالليف.. .».[15]

كما يذكر أحد المؤرخين الهنود أن المسامير لم تكن تستعمل في صنع السفن الهندية، وإنما كانوا يشدون أخشابها بربطات من الحبال شدا متينا، وكانوا يضعون الشحم في الثقوب والمنافذ الناتجة من ربطات الحبال.[16]

وكتب جودانس الذي زار ملبار أن سفن الهند من نوع مدهش. فعلى الرغم من ضخامتها لم يستخدم الحديد في ربط أجزائها، بل إنها محبوكة بالحبال.[17] وذكر آخر أن«في قاليقوط يخيطون الألواح جيدا، بحيث لا ينفذ منها الماء، ويرشقون بها عددا ضخما من المسامير الحديدية».[18]

وربما تؤيد تلك الرواية ما شاهده ماركو بولو، وإن لم يلحظ الرحالة أو يخبرنا هل كانت المسامير تستعمل في وصل بعض ألواح السفينة أم استعملت الحبال ؟ ولم تفسر لنا تلك الرواية سبب دق المسامير في جسم السفينة، رغم ذكرها أن الألواح كانت تخاط بعضها ببعض. ولكن هل كانت تلك المسامير ترشق بالسفينة لدفع أذى الأحياء المائية الضارة عن السفينة ؟ هذا فرض.

وبالإضافة إلى ما ذكره المسعودي من سبب لاستعمال الحبال بدلا من المسامير يعزو أحدهم ذلك إلى عدم وفرة الحديد بمناطق المحيط الهندي.[19] ولا أدري كيف يكون ذلك، ونحن نعلم أن أفريقيا والهند والصين من أكبر مناطق إنتاج الحديد ليس في ذلك العصر فقط، بل الآن. ولا ينكر أحد شهرة الهند في صناعات الصلب والحديد خصوصا السيوف الهندية التي

نالت شهرة كبيرة في العالم وخصوصا في الآداب العربية.

ويرى حوراني أن السبب الفاصل في بقاء السفن المخيطة هو إلغاء النسبي لبناء السفن بالحديد، ولا يعني هذا عدم وجود الحديد، بل كان متوافرا. ولكن استخراج الخام من المناجم وصهره وصناعة المسامير كانت تتطلب نفقات كثيرة. فلم يكن التثبيت بالمسامير يستطيع أن يجاري الخياطة في الرخص، فقد كانت المواد اللازمة للخياطة قريبة المنال لا تحتاج إلى صناعة دقيقة. ومن الغريب أن هذا السبب الاقتصادي لم يذكره أي مصدر وإن كان أبسط تفسيرا وأقوى.[20]

وبالرجوع إلى بزرك وابن بطوطة وإلى قصص السندباد نجد أن السفن التي كانت تفقد في المحيط كثيرة نتيجة التيارات البحرية والشعاب المرجانية والصخور المنتشرة في المحيط، فضلا عما مورس عمليا في الوقت الحاضر وسبقت الإشارة إليه من الجهد المبذل، والوقت الممتد حوالي أربعة أشهر لصناعة سفينة تشبه السفن القديمة وتعتبر من النوع صغير الحجم. بعد هذا هل يمكننا الموافقة على اعتبار أن استعمال أسلوب الخياطة في السفن كان لسبب اقتصادي ؟ أليس الأجدى اقتصاديا هو صناعة سفينة تحتمل هذا المحيط مهما تكلفت بدلا من سفن كثيرة مخيطة تفقد وعليها ما عليها من البشر ونادر السلع. ونضيف إلى ذلك أن مناطق المحيط الهندي في ذلك الوقت كانت أكثر ثراء وتحضرا من مناطق المتوسط، فإذا كانت مناطق المتوسط لها القدرة على صناعة المسماريات فألا تستطيع ذلك مناطق المحيط الهندي ! !

ولكن لماذا لا تتجه أنظارنا إلى مصر، أليست هي الدولة الوحيدة التي تطل على مياه المتوسط ومياه البحر الأحمر، وكانت تستعمل المسامير في سفن المتوسط، والخيوط في سفن البحر الأحمر ؟ ألا يدعونا ذلك إلى التساؤل ؟

ونعتقد أن السبب الرئيس الأول والأقرب إلى الصحة في استعمال خيوط الليف هو قدرة تحمل السفن المخيطة واستطاعتها التعامل مع أمواج المحيط، حيث تكون أكثر مرونة من مثيلتها المسمارية فيمكنها امتصاص صدمات الأمواج، ولمرونتها تلك واتساع قاعدتها نتيجة استعمال الخيوط تكون أقل عرضة للكسر عند اصطدامها بالشعاب المرجانية الموجودة في

المحيط الهندي، والتي لا مثيل لها في البحر المتوسط. كما أن الجزء الغاطس من القاع المتسع يكون أقل منه في القاع الضيق.

وقد ألمح ابن بطوطة إلى مثل هذا السبب فيقول: «وبهذه الحبال تخاط مراكب الهند واليمن لأن ذلك البحر كثير الحجارة، [20] فإن كان المركب مسمرا بمسامير الحديد صدم الحجارة فانكسر، وإذا كان مخيطا بالحبال أعطي الرطوبة فلم ينكسر». [21]

وسبب آخر هو كثرة الأمواج وشدتها وطول مسافة الرحلة، وربما غلاء الخشب النسبي خصوصا على الشواطئ الفقيرة به كالساحل العربي، مما جعل أصحاب السفن لا يخاطرون باستعمال المسامير لأنه بتوالي تلقي السفينة للأمواج المتتالية لا بد من أن ألواح السفينة ستتلقلق، مما يحتم إعادة تسميرها. وبما أنه لا يمكن تثبيت المسامير في الموضع نفسه فإذا لا بد من التسمير في مكان جديد. وإذا علمنا أن التسمير في المراكب يكون متجاورا، فمعنى هذا أن أخشاب السفن لن تكون صالحة بعد فترة قصيرة لأنها ملئت بالثقوب. كما أنه في حالة التسمير يمكن أن تنسلخ شريحة من اللوح كما يحدث الآن مع أي نجار معاصر.

وهذا بعكس استعمال خيوط ليف النارجيل، حيث إنه عند إعادة صيانة السفينة تخاط في الثقوب القديمة نفسها، فلا حاجة إلى عمل ثقوب. وهذا في رأينا هو السبب الاقتصادي، أي إطالة عمر السفينة أطول فترة ممكنة.

وهنالك سبب آخر ولكنه يفسر لماذا استمرت في تلك الطريقة إلى أواخر القرن التاسع عشر رغم التطور الذي حدث في صناعة السفن ألا وهو قوة الموروث الثقافي.

فإذا لم تكن تلك السفن شديدة الضعف كما يرى جون أوف مونت كورنو[22] John of Monte Courno بل إنها كانت السفن المناسبة للبيئة التي وجدت بها فإن في ذلك تفسيرا لاستمرارها قرونا عديدة، بل مساهمتها في نقل معظم تجارة تلك الفترة.

وقد اتسمت بعض سفن المحيط الهندي بخاصية أخرى، فقد استخدمت السفن العربية الشراع المثلث [23] الممتد بطول السفينة، وقد مر هذا الشراع بعدة مراحل حتى وصل إلى صورته المثلثة في السفن العربية.

وأقدم شراع كان الشراع المربع الذي كاد يكون عاما في العالم القديم، وهذا الشراع كان يؤمن الاستقرار للمركب في البحار المضطربة، إلا أنه يصعب التحكم فيه إذا كانت الريح معاكسة. وبذلت محاولات كثيرة فيما مضى لتكييف الشراع المربع على الإبحار في الاتجاهات المعاكسة للريح. وكانت أسهل طريقة هي تركيب شراع مربع يمتد من المقدمة إلى المؤخرة مع خفضه قليلا عند المقدمة لتوفير طاقة جذب، وقدرة أكثر على المناورة. وكان من الطبيعي بعد ذلك أن يقصر الجزء الأمامي من الشراع ويعلى نحو مؤخر السفينة ليأخذ حظا أكبر من الريح، ثم كانت المرحلة الأخيرة في تطور الشراع المثلث وهي أن ينتهي برأس في أعلاه وقاعدة عريضة، فينشأ عن ذلك شراع تام التثليث. [24]

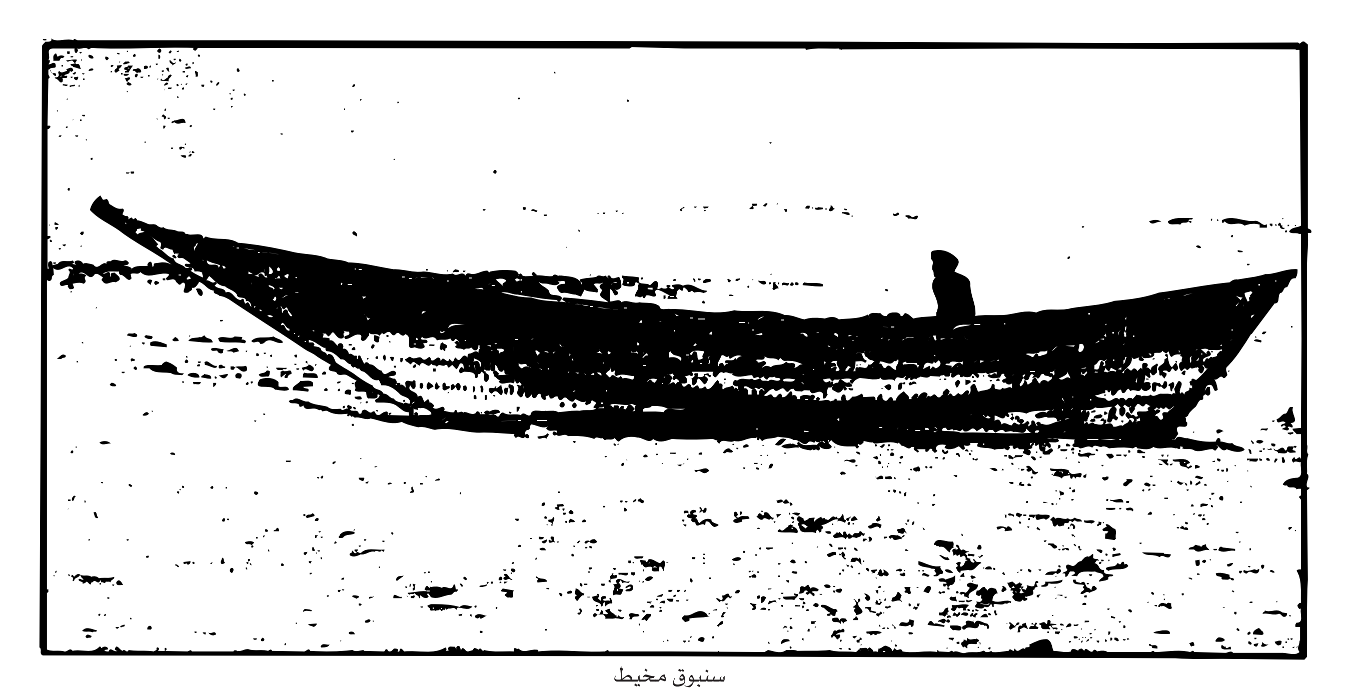
حقيقة لقد ترك العرب بصماتهم في عالم الملاحة، فالشراع المثلث المعروف في البحر المتوسط اليوم بالشراع اللاتيني ليس لاتينيا على الإطلاق. إن العرب هم الذين أدخلوه في البحر المتوسط، حيث كان الشراع المربع ذا الكفاءة الأقل أثناء هبوب الرياح، بينما تميز الشراع المثلث من غيره بأنه يستثمر الرياح أفضل وأسرع. [25]

فهل يمكننا القول إن الشراع المثلث كان أحد الأسباب الهامة في التفوق العربي الملاحي في المحيط الهندي، وسيطرتهم على أغلبية النشاط التجاري به، والذي كان يمثل جزءا كبيرا من التجارة العالمية حينذاك ؟

وبعد ذكر هاتين الخاصيتين التي انفردت بهما سفن المحيط الهندي سنعرج على وصف طريقة صناعة السفن، ولن نتناول كل نوع على حدة، ذلك أنه كانت هناك خواص فنية مشتركة تجمع فيما بينها، أهمها وصل الألواح بواسطة الخياطة بحبال من ليف جوز الهند، مع وجود مساحة كبيرة على سطح السفينة، إلى جانب أن الخشب المفضل في صناعة أغلب السفن كان خشب الساج.

ومن كتابات ماركو بولو النموذجان المشيدان بطريقة الحياكة، وهما لسفينتين عربيتين بالمتحف الوطني بجرينتش، بالإضافة إلى نموذجين لقاربين من ساحل مدراس بالهند في المتحف نفسه أيضا، نعرف كيف كانت تتم عملية بناء السفن.

كان الهراب وهو اللوح الطولي الرئيس في قعر السفينة، وهي ذات



سنبوق مخيط

غرز خياطة من ساحل ظفار ويظهر فيه بوضوح تخييط الألواح

عمان وتاريخها البحري ص 112

قيعان مسطحة يوضع على الأرض، ثم تثقب الألواح بكل عناية ممكنة بمثقاب حديدي قرب حوافها، وتدق فيها دبابيس أو أوتاد خشبية، وبهذه الطريقة تثبت الألواح، ويدق في مقدمة ومؤخرة السفينة دبابيس أو أوتاد خشبية لكي تثبت الألواح في المقدمة والمؤخرة. وبعد هذا تربط الألواح معا أو بمعنى أدق تخاط معا بنوع من الحبل المفتول [26] اللازم لخياطة الألواح وهو يدوم طويلا تحت الماء. [27] وكان لا بد من قلفطة السفن لكي تسد شقوق السفينة وحماية أخشابها من السوس ومن ملوحة الماء، ولأن القار كان غير متوافر لقلفطة السفن فكان يستخدم اللبن أو القطن الخام وعليه جيرحي، ويدقان معا ثم يشرب بزيت السمك أو زيت جوز الهند. وينتج من هذا معجون أفضل من القار غير المتوافر بالمنطقة. كما أن هذا المعجون يحتفظ بخواصه اللزجة بشكل أثبت، وتدهن السفن بهذا المعجون، وكان يعاد دهانها كل فترة. [28] وعند إبحار أي سفينة كانت تحمل معها عددا من ألواح الخشب الإضافية للصيانة، في حالة تلف أي من ألواح السفينة. [29]

وعند حديثه عن الهند يذكر ماركو بولو أن السفن إذا احتاجت إلى إصلاح فقد جرت العادة أن تكسى بطبقة من الخشب تعلو ألواحها الأصلية. وتكلفت هذه الطبقة بالطريقة نفسها، ويتكرر كساء السفينة بطبقات كلما احتاجت إلى إصلاح جديد حتى يبلغ عدد الطبقات ستا، وبعدها تعتبر غير صالحة للعمل. [30]

وكانت الدفة الجانبية هي النوع الوحيد من الدفات الذي عرفه العالمان القديم والوسيط. وكان لا بد للسفن الكبيرة التي تمخر البحار من دفة على كل جانب، لأنه إذا مالت الريح بأحد الجانبين فقد ترتفع دفة هذا الجانب عن سطح الماء، أو يقل عمقها فيه إلى حد أنها تصبح عديمة الفائدة. على أن العرب عرفوا دفة المؤخرة في القرن الثالث عشر الميلادي. فجوفاني دي مونتي يقول:«ولهم دفة ضعيفة واهية كسطح المائدة، [31] وعرضها ذراع في وسط المؤخرة» . [32]

أما الأنجر أو المرساة (الهلب) فكان غليظا لا دقة فيه. ولم تكن تلك المراسي حديدية في أغلب الأحوال، بل كانت أحيانا من الأحجار الثقيلة[33]). وفي قاليقوط كان الأنجر عبارة عن قطعة من المرسى طولها 8 بالمي (Palmi)، [34] ويتفرع إلى ذراعيهن طول كل منهما بالمي، ويمسك بها حبلان عظيمان.

وكان عدد المراسي يبلغ ستة في السفن الكبيرة. [35] ولا بد أن تلك المراسي كانت تستخدم لسبر أغوار المياه، والعمل على رسو السفينة في المكان المطلوب، وكما نشاهد اليوم فيبدو أن المراسي كانت توجد في مقدمة السفينة. وإن كان هذا لا يمنع من وجود مرسى أو أكثر في المؤخرة لحفظ توازن السفينة في مواجهة التيارات البحرية.

أما الدقل [36] (الصاري) فهو الذي يحمل الشراع. وغالبا ما كان يصنع من نخيل جوز الهند. وكانت السفن التي رآها ماركو بولو بصارية واحدة أو بصار واحد على حد قوله. [37] ولكننا نجد أحيانا عبارة الدقل الأكبر، مما يدل ضمنا على وجود أكثر من صار. كما تشير كتابات عن الصين في القرن الثالث الميلادي إلى سفن ذات أشرعة أربعة وأخرى ذات سبعة. [38] وأيضا تشير رحلات لودفيكو (Ludovico) إلى وجود أكثر من شراع على السفن الهندية. [39] ولا بد من أن الصاري كان طويلا بالنسبة إلى طول السفينة، ويبدو أنه كلما زاد حجم السفينة زاد ارتفاع الصاري وزاد عدد الصواري، وهذا شئ طبيعي.

وعلى الرغم من أن المادة الخام التي تصنع منها السفن في المحيط الهندي واحدة في جميع السفن فضلا عن تشابه أسلوب بناء أو صناعة السفينة في جميع مناطق المحيط، إلا أنه مع ذلك تعددت أنواع السفن، وتنوعت أسماؤها، حيث اتخذت أسماؤها من هيئاتها غالبا. فعلى سبيل المثال كان رأس بعض السفن على شكل طير من الطيور كالغراب، أو على شكل السمك كالبطس [40] وغير ذلك. والأغلب أن هذه التسمية لا تطلق على شكل السفينة، وإنما على ما تزين به مقدمتها، وإن كان لا يوجد دليل ثابت على سبب إطلاق تلك التسميات على السفن.

وقد تركزت صناعة السفن في الهند وجزر المحيط الشرقية والصين، لثراء تلك المناطق بالأخشاب النادرة والثمينة وتنوعها. أما منطقة بحر العرب فقد ندرت بها صناعة السفن لفقرها في الأخشاب. بل إن أهل الساحل العربي كانوا يقصدون جزائر المحيط الهندي ومعهم آلات النجارة فيقطعون النارجيل ويتركوه حتى يجف. [41] فإذا جف قطع ألواحا. ويفتلون الخيوط من ليف النارجيل ليخيطوا بها السفينة. ويصنعون من النخيل أدقالا. وينسجون الشراع من خوص النخيل، فإذا فرغوا من صناعة السفينة

شحنوها بالنارجيل وعادوا إلى بلادهم.[42]

وقبل أن نأتي إلى أنواع السفن وأسمائها نذكر بعضا من أهم ملامح السفن في ذلك العصر.

بلغت عابرات المحيط في العصور الوسطى حدا كبيرا من الضخامة بالنسبة لذلك العصر، فكانت ألواح السفن يصل طولها إلى خمسين قدما. على حين تراوحت سعة تلك السفن من عشرة آلاف بوشل [43] إلى عشرات الآلاف. ويدل هذا على مدى ضخامة السفن.

ويحكي بازل عن صانع سفن شهير اسمه يانغ سو كان يبني سفنا ذات خمسة طوابق واسعة وعميقة، [44] مساحتها تصل إلى ستمائة قدم في الطول، ومائة في العرض، وكان البحارة يصعدون إليها على سلالم تبلغ عشرات الأقدام.[45]

ومن الاكتشافات التي تمت في منطقة زيتون وتدل على مدى النشاط الملاحي خلال القرون الوسطى. (وهو الموقع الذي أطلق عليه ماركو بولو اسم سايتون، الواقع بالقرب من الميناء الحالي المعروف باسم كوانزهو على الشاطئ الجنوبي لفوجيان). وهو اكتشاف يرجع إلى القرن الثالث عشر الميلادي. ويشتمل هذا الاكتشاف على سفينة ذات صفات مميزة أبعادها 43 مترا طولا و 8 عرضا، ذات دفة محورية وثلاثة أعمدة للأشرعة يبلغ ارتفاع أعلاها 21 مترا، وتبلغ حمولتها نحو مائتي طن، مقسمة بحواجز إلى 13 غرفة للتخزين يفصل بينها 12 حاجزا، ووجدت فيها آثار لبضائع تثبت الامتداد الجغرافي الشاسع للعلاقات. وتتكون من الأخشاب الثمينة، والبخور، والفواكه، وقواقع من البحر الجنوبي فضلا عن التوابل. وعليها أيضا أكثر من 500 قطعة من النقود الصينية ترجع إلى حوالي 670 هـ / 1271 م. وتعد هذه السفينة من السفن متوسطة الحمولة، ذلك لأن حمولة بعض السفن كانت تصل إلى ألفي طن. [46] ويحدثنا الرحالة الأخ أودريك (Friar Odric) الذي قام برحلته في القرن الرابع عشر الميلادي عن أنه عبر المحيط الهندي في سفينة حملت سبعمائة مسافر.[47]

ومما يدل على ضخامة سفن المحيط بالمقارنة بالسفن الأوروبية ما يروى عن احتجاز البرتغاليين لإحدى سفن الهند في البحر الأحمر، كان طولها 153 قدما وعرضها 42 قدما وارتفاعها 31 قدما، وحمولتها ألف

ومائتا طن، وارتفاع قائم الشراع الرئيس 132 قدما. وكانت أقصى حمولة للسفن الإنجليزية في ذلك الوقت 1030 هـ / 1611 م 350 طنا.[48]

وحين يتعرض ماركو بولو للسفن الهندية، يذكر أن السفن الكبيرة تحتاج إلى طاقم من الملاحين ما بين 150 و 300 رجل حسب تفاوت حجم السفينة. وتحمل عددا من السلال أو زكائب الحصير المملوءة بالفلفل يتراوح عددها ما بين خمسة آلاف وستة آلاف. وتصحب السفن الكبيرة سفينتان أو ثلاث من الباركات، وهي سفن لها ثلاثة صوار وسعتها ألف سلة من الفلفل، وملاحوها ما بين 60 و 100 ملاح، وكثيرا ما تستخدم هذه السفن الصغرى في سحب السفن الكبيرة شريطة أن تهب الرياح على جانب السفينة، وليس من خلفها، وذلك لأنه في هذه الحالة يمكن لقلوع السفينة الكبيرة أن تطغى على قلوع السفينة الصغيرة فتكون النتيجة أن تصطدم بها.[49] كما كانت السفن تحمل معها أيضا عددا من الزوارق الصغيرة يصل إلى عشرة لكي تعمل المراسي إلى حيث تلقى، ولصيد السمك. وهذه الزوارق تعلق على جوانب السفينة، وكذلك تزود البوارك بتلك القوارب.[50]

وقد بلغ بحارة المحيط الهندي حدا كبيرا من المهارة، جعلتهم يستطيعون إصلاح السفينة إذا حدث بها عطل فكانت السفن تصطحب معها عددا من الغاطسين في حدود أربعة. فإذا زاد الماء بالسفينة نتيجة ثقوب حدثت بها ينزل هؤلاء إلى الماء، بعد أن يدهنوا أجسامهم بزيت السيرج، ويسدون أنوفهم بالشمع، ويبحثون عن الثقوب ومتى وجدوها سدوها بالشمع.[51]

ويجدر بنا أن نذكر أننا حين نتكلم عن أنواع السفن فلن نستطيع التعرض لسفن كل منطقة بعينها على حدة، بل نتعرض لسفن المحيط باعتبارها وحدة واحدة، ذلك لأننا لن نستطيع أن نميز أو نفرق بين سفن كل منطقة، رغم أن هناك كتابا ومؤرخين كتبوا عن سفن الهند مثلا وسفن الصين وسفن العرب، ذلك لأن كل ما كان يطلق عليه سفن الصين أو الهند أو غيرها، هي تلك السفن المبحرة إلى الصين أو الهند، وربما أخذت أسماء الأماكن المتوجهة إليها أو الآتية منها. وهذا ما نلحظه الآن في تسمية وسائل المواصلات بأسماء الجهات الذاهبة إليها بالإضافة إلى ما أشرنا إليه سابقا من ذهاب جماعات من العرب إلى جزر المحيط الهندي لصناعة السفن، فضلا عن أن المحيط في تلك الفترة كان يكون وحدة ثقافية واحدة

زالت بينها الحواجز وتقاربت فيها كل الاتفاقات.

ولهذا سنتناول أنواع السفن ليس حسب نوعها أو مكان صنعها أو حجمها، وإنما سنتناولها بالترتيب الأبجدي.

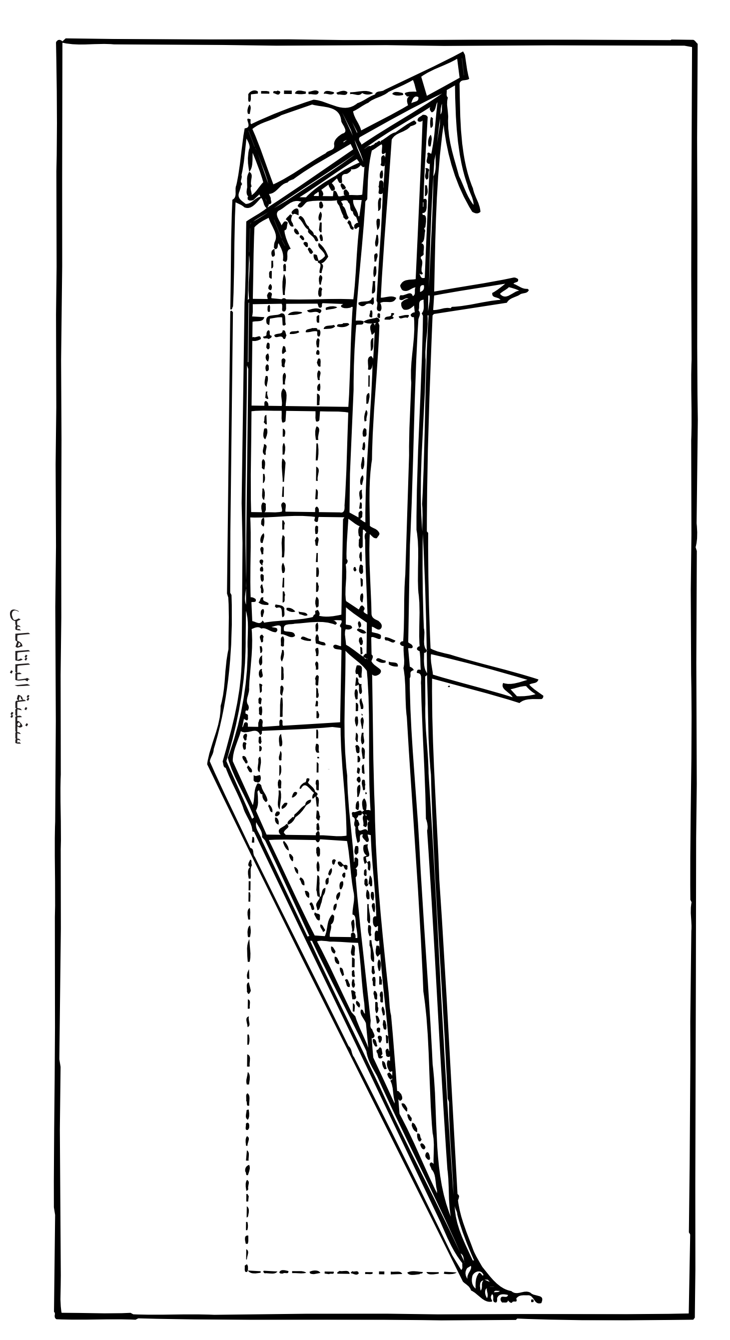
الأهورة: نوع من السفن أخذها العرب عن الهند بعد الإسلام، [52] وتشبه الطريدة. [53] إلا أنها أوسع منها وأقصر، وعلى نصفها معرش من الخشب يصعد إليه على درج، وعدد من يجدف بها حوالي أربعهن رجلا [54]

بارجة: [55] وجمعها بوارج وهي من مراكب الهند عربها العرب عن لفظ بيرة[56] الهندية وهي سفن حربية كبيرة. ثم قال العرب سفينة بارجة فنعتوا بها السفن الكبيرة المكشوفة. وقد وردت البوارج في المصادر التاريخية المبكرة التي تعرضت لفتح المسلمين لبلاد السند، وكان أول معرفتهم بها عند التقائهم ببوارج لصوص البحر من القراصنة اليهود، ثم استعملها العرب في مياه الهند. [57]

الباتامارس :The Patamars نوع من أفضل سفن الهند لأنها تبحر على نحو جيد لافت للنظر، وتتسع لحمولة لا بأس بها. وهي ترجع في ملكيتها أساسا إلى تجار بومباي. فهي تقوم على أمر الملاحة التجارية بأسرها في ذلك الميناء. وهي على شكل الغراب، ولها مقدمة مدببة ويبلغ طولها ستة وسبعين قدما، وواحدا وعشرين قدما في العرض، ويبلغ عمقها أحد عشر قدما وحمولتها ما يقرب من مائتي طن. وتوجد سفينة أخرى من النوع نفسه أصغر، حيث تبلغ حمولتها حوالي ستين طنا. وللسفينة الصغرى صار واحد أما الكبرى فلها صاريان. والصاري الأمامي مائل نحو الأمام ويبلغ طاقم تلك السفينة من عشرة إلى اثني عشر رجلا. [58]

الباركات :Barks نوع من السفن الهندية يصحب السفن الأكبر حجما، ولها ثلاثة صوار وسعتها ألف سلة من الفلفل، وملاحوها من ستين إلى مائة. وكثيرا ما كانت الباركات تستخدم في سحب السفن الكبرى. وتزود الباركة بقوارب صغيرة تعلق على جوانب السفينة لاستخدامها إذا دعت الحاجة. [59]

البدن، العويسية: أكثر السفن العمانية شهرة ولا تزال تستعمل حتى الآن [60] وتستخدم لصيد السمك وللنقل الساحلي. وتصميمها منخفض مستقيم ذو صدر بارز، أما المؤخرة فعالية تثبت عليها الدفة بالحبال. والبدن



سفينة الباتاماس

E.John, On the Native Vessels, Plate X

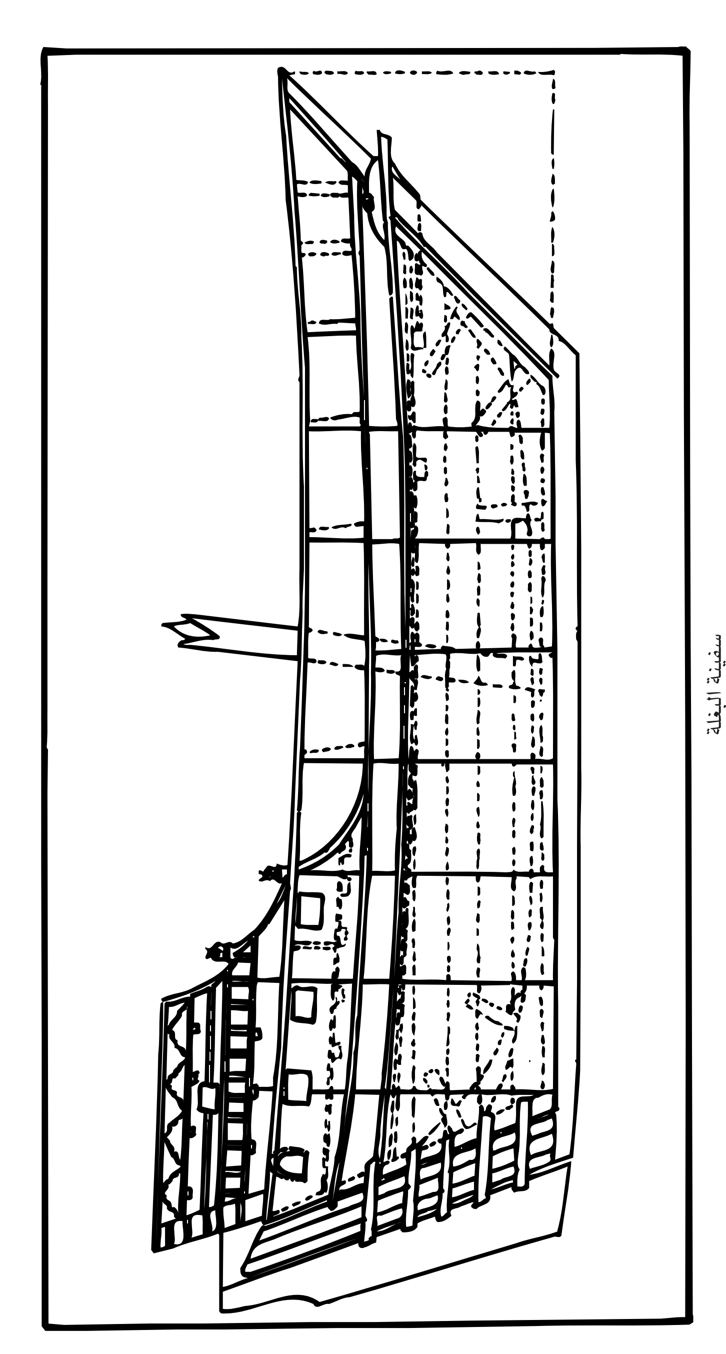
مركب قليل العمق إلا أنه أكثر عمقا عند الدفة عن القاعدة، وذلك لحفظ توازن المركب عند السيروليس لهذا المركب سطح، ولكنه يبطن بحصير من سعف النخيل، وهو مسطح الشكل ضعيف الوزن عند المؤخرة، ويزود عادة بصار عمودي. وهناك نوع آخر من البدن أكبر حجما يستخدم في التجارة عبر البحار، له صاريان يسمى العويسية. وتتراوح الحمولة في البدن والعويسية من عشرين إلى مائة طن. ويبلغ معدل طول البدن خمسة وأربعين قدما وعرضه حوالي عشرة أقدام. [61]

البغلة: من أقدم أنواع السفن التي تجوب البحار الهندية، ومن أقدم السفن التي يمكن للمرء أن يلقاها هناك، وأقصى طول لها من المقدمة إلى أعلى المؤخرة يبلغ نحو أربعة وسبعين قدما، أما العرض فهو خمسة وعشرون قدما، أما العمق فيقدر بنحو أحد عشر قدما. وكانت حمولتها تتراوح ما بين مائة وخمسين طنا وأربعمائة طن. ويقال إن هذه السفن عريضة جدا بالقياس إلى طولها، وذات أرضية مرتفعة، وأما مؤخرتها فتميل جهة الأمام أكثر بعض الشيء من المقدمة. ولهذه السفن صار واحد وشراع مثلث الشكل. وللكبيرة منها ثلاثة صوار وأشرعة مثلثة كما أنها كانت تزخرف بحفريات ونقوش دقيقة. [62]

وتبنى هذه السفن بجذوع الأشجار والألواح الخشبية. أما جدار السفينة الأعلى فيبطن بالحصير من فوق السطح الخارجي. وارتفاع هذا الجدار ثمانية أقدام من أرضية السفينة. وعندما لا تكون ثمة حمولة على متن السفينة فإن بطانة الحصير[63] هذه ترفع. [64]

البقارة والشاحوف: من سفن الساحل العماني ولا يختلف عن البيتل إلا أن مقدمته مستقيمة وتحلى بالنقوش، أما المؤخرة فهي ليست بارزة وإن كانت عالية كمؤخرة البيتل. وهو بصفة عامة أصغر من البيتل. ويبلغ طول البقارة عادة من خمسة وعشرين قدما إلى خمسة وثلاثين قدما. وبه مجاديف يختلف عددها حسب طوله. وليس البقارة والشاحوف اسما لنوعين من المراكب ولكنه نوع واحد، ولكن تختلف التسمية من منطقة لأخرى. [65]

البيتل: ظل البيتل شائع الاستعمال على ساحل عمان حتى أوائل القرن العشرين، وهو ذو غاطس صغير، وذو مقدمة مدببة ومؤخرة عالية بارزة، ويحرك بواسطة الحبال. وتبلغ حمولة مركب البيتل ذي الحجم الكبير



سفينة البغلة

E.John, On the Native Vessels, Plate XII.

مائتي طن، ويزيد طوله على خمسة وسبعين قدما، وله صاريان وأحيانا ثلاثة صوار.[66]

ويبدو أن مراكب البدن والبيتل والبقارة والشاحوف كان يطلق عليها اسم زاروقة أو زاروق، أي أنه كان اسما عاما على هذه المجموعة العمانية. ويؤيد هذا أن هذه المجموعة سميت كلها في وقت ما زاروقة أو زاروق. أما الخصائص الأساسية التي تشترك فيها هذه المجموعة في خشبة المؤخرة العالية والدفة الموجهة بجهاز الحبال، وشكل الجسم متشابه الطرفين.[67] الجاكر: وجاء ذكره عند ابن بطوطة فيقول:«وركبنا في مركب لإبراهيم هذا يسمى الجاكر، وجعلنا فيه من خيل الهدية سبعين فرسا. وجعلنا باقيها مع خيل أصحابنا في مركب لأخي إبراهيم. وكان ركوب أنا في الجاكر، وكان فيه خمسون راميا وخمسون من المقاتلة الحبشان»[68]. ويبدو أن ابن بطوطة هو المصدر الوحيد لهذا النوع من المراكب حيث اعتمد عليه كل من صاحبي كتابي البحرية في مصر الإسلامية، والسفن الإسلامية على حروف المعجم، فضلا على عدم عثوري على هذا النوع فيما بين يدي من مصادر. ولست متأكدا، إذا كان هذا نوعا من السفن أم أن السفينة أطلق عليها صاحبها هذا الاسم كما نشاهد اليوم من تسمية السفن بمسميات لا تدل على نوعها.

الجرم: زورق من زوارق اليمن وهو طويل جدا ومخصص لتفريغ شحنات السفن، ولتخليصها إذا جنحت بعيدا عن الشطآن الرملية، ويجر بالحبال.[69]

الجلبة: وهي من مراكب المحيط الهندي والبحر الأحمر. ويصفها ابن جبير وصفا دقيقا بقوله:«والجلاب والتي يصرفونها في هذا البحر الفرعوني ملفقة[70] الإنشاء لا يستعمل فيها مسمار البتة إنما هي مخيطة بأمراس من القنبار وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه [71] إلى أن يتخيط، ويفتلون منه أمراسا يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر[72] من عيدان النخل. فإذا فرغوا من إنشاء الجلبة على هذه الصفة سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع أو بدهن القرش وهو أحسنها، ومقصدهم في دهان الجلبة ليلين عودها ويرطب لكثرة الشعاب المعترضة في هذا البحر، ولذلك لا يصرفون فيه المركب المسماري. وعود هذه الجلاب مجلوب من الهند واليمن، وكذلك القنبار المذكور. ومن أعجب أمر هذه الجلاب [73] أن أشرعتها منسوجة من

خوص شجر المقل». [74]

جفن: وجمعها أجفان وقد وردت عند ابن بطوطة مرتين: الأولى عند ذهابه إلى صين الصين.«وركبت في النهر في مركب يشبه أجفان بلادنا الغزوية إلا أن الجدافين يجدفون فيه قياما وجميعهم في وسط المركب والركاب في المقدم والمؤخر، ويظللون على المركب ثيابا تصنع من نبات بلادهم يشبه الكتان وليس هو، وهو أرق من القنب. [75] وكان بالمرسى (مرسى سيلان) ثمانية مراكب للسلطان للسفر إلى اليمن، فأمر السلطان بالاستعداد وحشد الناس لحماية أجفانه». [76] ويبدو أن هذا الاسم أطلق على تلك السفن لشبهها لجفن العين(77).

الجتك.. وهي أكبر سفن الصين بل المحيط. وتضم أكثر من مائة قمرة، وتعمل بعشرة أشرعة مع اعتدال الرياح. [78] ويذكر ابن بطوطة«أن بها اثني عشر قلعا في دونها إلى ثلاثة، وقلعها من قضبان الخيزران منسوجة كالحصر لا تحط أبدا، [79] ويديرونها حسب دورات الريح. وإذا أرسوها تركوها واقفة في مهب الريح. ويخدم في المركب منها ألف رجل ؛ منهم البحرية ستمائة، ومنهم أربعمائة من المقاتلة تتكون منهم الرماة وأصحاب الدرق، والذين يرمون بالنفط. ويتبع كل مركب كبير منها ثلاثة: النصفي والثلاثي والرباعي. [80] ولا تصنع هذه المراكب إلا بمدينة الزيتون من الصين أو بصين كلان، وهي صين الصين. وعلى جوانب المركب تكون مجاديفهم، وهي كبار كالصواري يجتمع على أحدها العشرة والخمسة عشر يجدفون وقوفا على أقدامهم». [81]

وفي موضع آخر من رحلته يذكر ابن بطوطة أنه«يكون في الجنك نحو عشرين مجدافا كبارا كالصواري يجتمع على المجداف منها ثلاثون رجلا[82] أو نحوهم، ويقومون قياما صفين كل صف يقابل الآخر». [83]

ويستطرد ابن بطوطة في وصفه للجنك فيقول.«إنهم يجعلون للمركب أربعة ظهور، ويكون فيه البيوت والمصاري والغرف للتجار، والمصرية منها يكون فيها البيوت والسنداس [84] وعليها المفتاح، يسدها صاحبها ويحمل معه الجواري والنساء، وربما كان الرجل في مصريته فلا يعرف به غيره ممن يكون في المركب، حتى يتلاقيا إذا وصلا إلى بعض البلاد. والبحرية ويسكنون فيها أولادهم ويزرعون [85] الخضر والبقول والزنجبيل في أحواض

خشب». [86]

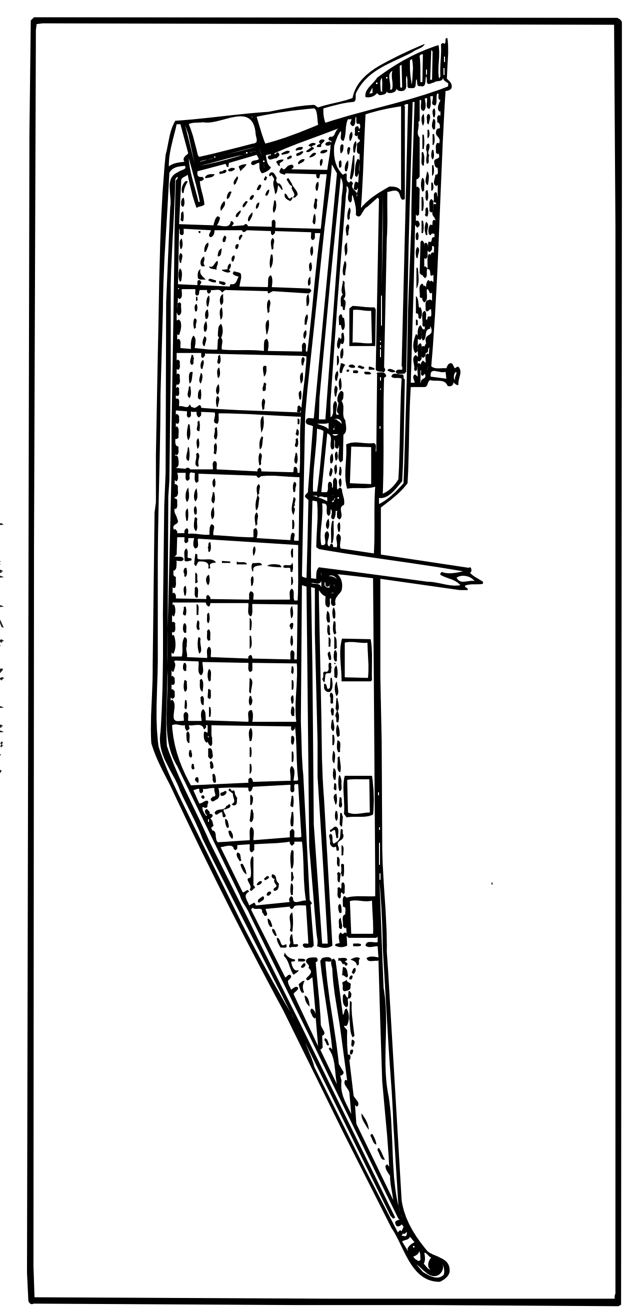
الخلية[87]: نوع من السفن الكبيرة ولا بد لهذا النوع من السفن أن يتبعه زورق صغير يقال له الشبكة أو الركوة، لذلك شبهت بالخلية من الإبل، وهي التي ترام على ولد واحد. [88]

وقال الأصمعي:«الخلايا هي السفن العظام واحدها خلية، ولا يقال سفينة خلية. وقال أبو عبيدة الخلية السفينة العظيمة معها قارب أي زورق صغير». [89]

الداو Dhow: سفينة حمولتها نحو من مائة وخمسين طنا إلى مائتين من حيث الحجم، وهي مبنية على شكل الغراب، ولها من عشر إلى اثنتي عشرة كوة للتحميل. وطولها نحو خمسة وثمانين قدما، وعرضها عشرون قدما وعمقها أحد عشر قدما. وهذا النوع من السفن كان يصنع في كوشين (Cochin) على ساحل الملبار إلى عهد قريب. وهي عادة ذات شراع واحد، ويميل الصاري بانحدار جهة الأمام من أجل الحفاظ على السفينة في حالة الأمواج، ويثبت حبل تثبيت زاوية الشراع إلى مؤخر السفينة. [90]

وقد عدل العرب العديد من هذه السفن حيث جعلوها بصاريين، كما قاموا بتسليحها للتفتيش عن سفن الأعداء في البحر الأحمر والخليج العربي، كما استعملت كسفن قرصنة. وعادة ما تقوم تلك السفن برحلة بحرية واحدة في الموسم الواحد صوب الجنوب، من الجزيرة العربية مستفيدة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية، في طريق الوصول، والرياح الجنوبية في طريق العودة. [91]

الدوني Doni: من سفن ساحل كورماندل الساحل الشرقي للهند، وتشبه في شكلها التابوت، ويبلغ طولها سبعين قدما وعرضها عشرين قدما ذات قاع مسطح، ويبلغ في أكثر مواضعه عرضا نحو سبعة أقدام. ويقل هذا المعدل في الأجزاء الأمامية والخلفية من السفينة، وتتشابه مقدمة السفينة ومؤخرتها، أما دفتها فيبلغ طولها نحو أربعة أقدام ولها صار واحد، ويبلغ غاطسها نحو تسعة أقدام. ومرساتها تصنع من ربط ثلاثة من جذوع الشجر المقوسة معا، ثم يربط معها أحجار ثقيلة. وتقوم هذه السفينة على حركة التجارة بين ساحل الهند الشرقي وجاوة وسيلان، وإبحارها عادة ما يكون بحذاء الساحل وفي المواسم المعتدلة فقط. [92]



سفينة الداو. لاحظ كوات التحميل

E.John, On the Native Vessels, Plate XI

وقد درج ملاحو هذه السفينة عندما يكونون في ظل تيار هادئ على إلقاء ملء قبضة من الرمال، أو القواقع وريش الطيور على صفحة المياه. وهكذا يستطيعون حساب معدل سرعة التيار ويحددون اتجاههم، وذلك عن طريق انحراف الريش فوق صفحة المياه، أو عن كيفية ترسيب الرمل أو القواقع. (93)

الدونيج: وهي سفينة خاصة بالساحل الشرقي لأفريقيا، وهي إما سفينة صغيرة أو قارب كما يبدو من وصف بزرك«وطرحت في المركب إلى سفالة الزنج.. . وأحاطت بنا الدوانيج فأدخلوا بنا المرساة فدخلنا وطرحنا الأناجر ونزلنا مع القوم إلى الأرض.. . فقام ومشى معنا إلى الساحل مع جماعة من أصحابه وغلمانه ونزل في الدوانيج وسار معنا إلى المراكب فصعد إليها.. . فقال: أنتم تسيرون استودعكم الله وقام لينزل إلى دوانيجه فقطعنا حبال الدوانيج». (94) يتضح من هذا أن الدوانيج هذه قوارب صغيرة تصل ما بين الساحل والمراكب الكبيرة الواقفة في عرض البحر، كما أنها لا تملك القدرة على الإبحار في عرض البحر.

الرمث: من مراكب الساحل العماني ويشبه الصندل. وكان صائدو الأسماك يستخدمونه، كما كان أهل سقطرى يستخدمونه في رحلاتهم إلى مسقط والباطنة. ويصنع الرمث من ثلاثة من جذوع الأشجار تتراوح أطوالها ما بين ستة وتسعة أقدام، وتربط إلى بعضها بالحبال. والجذع الأوسط أطولها. ويتحرك الرمث بمجداف مزدوج ويعتبر من طراز المراكب التي تبني في الملبار وسيلان. (95)

الزو(96): سفينة صينية وردت عند ابن بطوطة عند كلامه عن مراكب الصين.«ومراكب الصين ثلاثة أصناف: الكبار منها تسمى الجنوك واحدها جنك، والمتوسطة تسمى الزو، والصغار يسمى إحداها الككم». (97)

الذهبية: سفينة كان يستعملها العرب، وحمولتها تتراوح ما بين مائة وأربعمائة طن. وهي ذات صاريين وأشرعة على شكل شبه منحرف، ومن خصائصها أن مؤخرتها أعرض وأعلى من مقدمتها وتزخرف جوانبها بالرسوم والنقوش، وكانت تسير بين القلزم (السويس) وساحل أفريقيا الشرقي والهند. أما الآن فالذهبية عبارة عن منازل نيلية تجرها سفينة أخرى إذا أرادت الانتقال من مكان لآخر. (98)

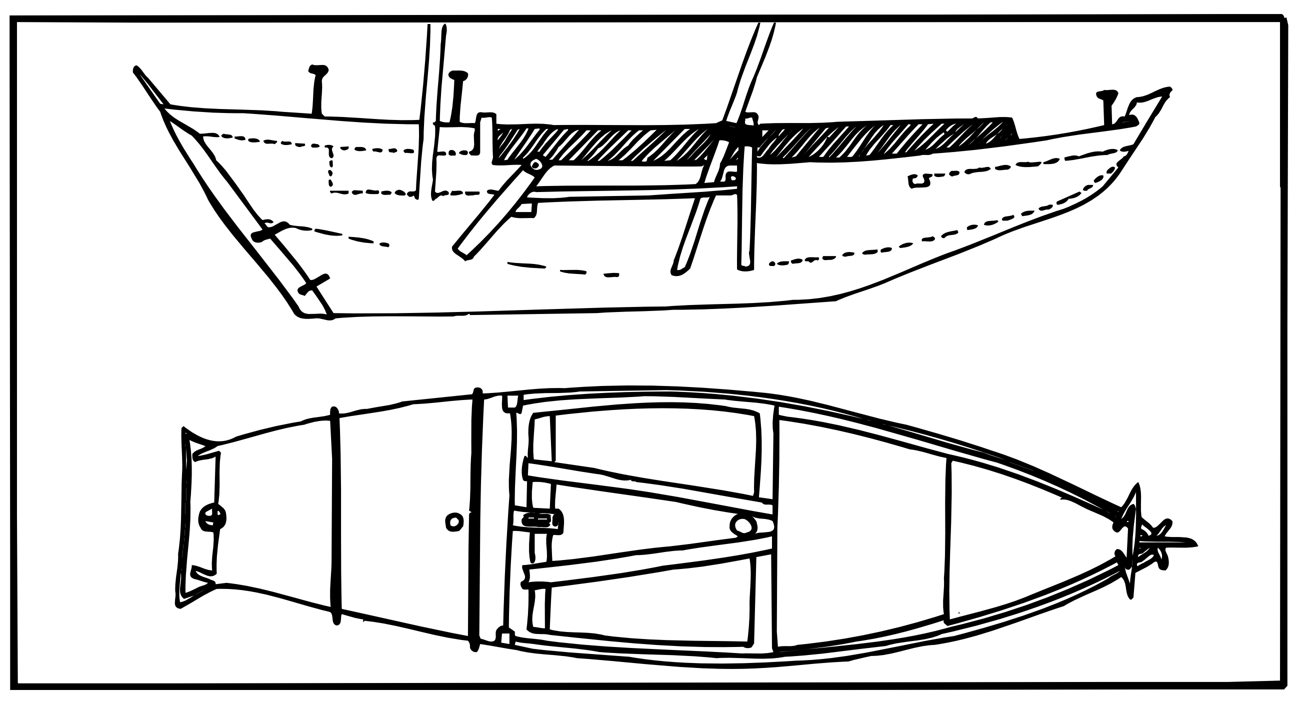
السفيات: وردت في خريدة العجائب حين يتكلم ابن الوردي عن جزيرة قيس فيقول: إن«صاحب هذه الجزيرة تصل مراكبه إلى بلاد الهند ويغزوهم.. . ويحكي أن عنده مائتي مركب من عجائب الدنيا وليس على وجه الأرض وفي البحور مثلها أبدا، إذ إن المركب الواحد منها منحوت من خشبة واحدة قطعة واحدة. والمركب الواحد منها يسع 150 رجلا». *(99)

السنبوق: (100) ويطلق عليه أحيانا كما في قاليقوط السمبوق. ويبدو أن هذا النوع من السفن كان أكثر انتشارا على سواحل المحيط الهندي، حيث وجد على سواحل قاليقوط، وهي ذات قيعان مستوية، كما وجدت على الساحل العربي. (101) ومما يدل على سعة انتشاره رؤية ابن بطوطة له ويسميه الصنبوق في أكثر من مكان. فقد رآه في مقدشو وفي ظفار وفي البصرة. (102) وقد ظهر خلاف حول حجم السنبوق. فدوزي يذكر أنه سفينة كبيرة تتراوح حمولتها ما بين ثمانين ومائة وثمانية أطنان، وهي مكشوفة ليس لها ظهر، مدببة المقدم عريضة المؤخر ولها شراع مربع. (103)

أما ابن بطوطة فيذكر أنه ركب من ساحل البصرة في صنبوق، وهو القارب الصغير إلى الآبلة على حد قوله وبينها وبين البصرة عشرة أميال. وفي موضع آخر عند كلامه عن سلطان مقدشو يذكر أنه متى وصل مركب إلى مقدشو يذهب إليه صنبوق السلطان. وعندما يأتي إلى ظفار يذكر أنه متى وصل مركب من الهند أو غيرها خرج عبيد السلطان إلى الساحل، وصعدوا في صنبوق إلى المركب. (104)

أما كتاب عمان وتاريخها البحري فيتكلم عن نوعين من السنبوق: أولهما وهو السنبوق فقط، وهو من أشهر المراكب العربية في الخليج وعمان وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر. ويتميز بمقدمته المنخفضة المحفورة ذات الشكل المحني ومؤخرته العالية مما يضفي على السنبوق شكلا جميلا. وكان السنبوق من المراكب المشهورة في صور، واستخدم في الرحلات البعيدة، وحمولته تتراوح ما بين عشرين طنا ومائة وخمسين طنا، كما يبالغ طوله ثمانين قدما. وكان من الشائع استعمال السنبوق في الخليج لصيد اللؤلؤ.

أما الآخر فيطلق عليه السنبوق المخيط وهو من أهم المراكب العمانية لعراقته في القدم، ويوجد في ظفار. وهو مركب متشابه الطرفين، ولا يستخدم فيه الشراع المثلث، بل يستخدم الشراع المربع، ويتم تثبيت أجزائه



سنبوق: اختلف طول السنبوك حسب الاستعمال وهو ذو مقدمة مدببة ومؤخرة عريضة.

James Hornell, Water Transport, P.237

بربطها إلى بعضها بعض بألياف النارجيل. ومعدل طول السنبوق من خمس وعشرين إلى أربعين قدما، وله دفة صغيرة ومجاديف وصار واحد، ويعمل عليه طاقم من أربعة إلى ثمانية رجال. [105]

يتبين لنا مما سبق تباين الأقوال حول حجم السنبوق، وإن كان أقصى حمولة عند بعضهم حوالي مائة وثمانين طنا، فذلك يعني أنه مع اختلاف الأقوال إلا أنه كان يميل إلى صغر الحجم، وخصوصا إذا كانت السفن الكثيرة تصل حمولتها إلى ألفي طن كالجنك، وأن أنواعا منه استخدمت كقوارب كبيرة نسبيا.

الشاتوري : Chaturi تسير بشوارع ومجاديف وتصنع كلها من قطعة واحدة. وطولها حوالي ثلاث عشرة خطوة، وفتحتها ضيقة جدا لا تتسع لرجلين، يجلسان متجاورين. فإذا جلس رجلان فيكون أحدهما خلف الآخر، ونهايتها حادة. وهذه السفن سريعة أسرع من أي سفن أخرى. [106] ويبدو أنها كانت تستخدم لتصل ما بين السفن الكبيرة التي يتعذر دخولها الميناء، أو لملاقاة تلك السفن وإرشادها إلى مسالك الميناء حيث يكون مجرى الميناء محفوفا بالصخور أحيانا.

الشاشة: مركب صيد صغير يصنع من سعف النخيل تربط أجزاؤه بالحبال، ثم يملأ الهيكل بلحاء شجر النخيل وألياف جوز الهند وأغصان النخيل التي تساعد على الطفو، ثم يمد عليها ما يشبه الغطاء. ويبلغ طول الشاشة عادة نحو عشرة أقدام، وهي تتسع لشخص واحد أو شخصين على الأكثر، وتتيح له خفته الصمود للأمواج. كما يصلح للاتصالات مع المراكب الراسية خارج الميناء. وعمر هذا النوع لا يزيد على ثلاث سنوات. [107]

الشافاراس: Shaffaras من سفن افد الصغيرة، وكانت لا تعمل بمفردها بل ترافق السفن الكبيرة. وكانت تلك هي القاعدة المتبعة حيث يرسل صاحب السفينة الكبيرة سفينة صغيرة مرافقة لها. وذلك لحمل حمولة أكبر، وهناك تفسير آخر ألا وهو استخدامها كقوارب نجاة في حالة غرق السفن الكبيرة. [108]

الشوعي: لا يختلف عن السنبوق الخليجي الصغير إلا في حجمه، فهو قلما يتجاوز خمسة عشر طنا، وكذلك فإن مقدمته مستقيمة بصفة عامة على خلاف خشبة المقدمة المحنية. وقد ينتهي رأسها أحيانا بانحناءة مزدوجة

محدبة. وهو مركب ساحلي. (109)

العدولية: نوع من السفن ينسب إلى جزيرة من جزائر البحر يقال لها عدولي تقع أسفل أوال، وأوال أسفل من عمان. وقيل إنها منسوبة إلى قوم كانوا ينزلون بهجر ليسوا من ربيعه ولا من مضر ولا من اليمن.

وجاء ذكرها في معلقة طرفة بن العبد:

عدولية أو من سفين ابن يامن يجور بها الملاح طورا ويهتدي

يشق حباب الماء حيزومها كما قسم التراب المفايل باليد(110)

العشاري: ويبدو من حكاية ابن بطوطة عن وصوله إلى مدينة فوقة، وهي تابعة للهند، أنها كانت قوارب للإنقاذ.«أرسينا على بعد أربعة أميال منها (قوقة) بسبب الجزر. ونزلت في عشاري مع بعض أصحابي حين الجزر لأدخلها، فوصل العشاري في الطين وبقي بيننا وبين البلد نحو ميل». (111)

العكبري: من مراكب الهند ويبدو أنه كان يستعمل أساسا في الحرب. وجاء ذكره عند ابن بطوطة عند مغادرته لقندهار بالهند فيقول:«وأعطانا جالنسي مركبا جعلنا فيه خيل ظهير الدين.. وجهزه لنا بالماء والعلف وبعث معنا ولده في مركب يسمى العكبري وهو شبه الغراب (112) إلا أنه أوسع منه، وفيه ستون مجدافا ويسقف حين القتال حتى لا ينال الجدافين شيء من السهام». (113)

الفجيني : Vegini من أكبر سفن الهند ويبلغ طولها مائة وستة وسبعين ذراعا، (114) وعرضها حوالي عشرين ذراعا، وارتفاعها حوالي سبعة عشر ذراعا. (115) ويلاحظ على تلك السفن أنها ليست بعريضة بالقياس إلى طولها، فعرضها ثمن طولها وهذا خلاف الشائع حيث يبلغ عرض السفينة في أغلب الأحيان حوالي ثلث أو ربع الطول.

القنجة: وتشبه إلى حد كبير مركب البغلة، حيث كان لها مؤخرة مربعة فيها فتحات خلفية وممرات، وعرضها أقل بالقياس إلى طولها. كذلك فإنها تزود بثلاث صوار ويوجد في مقدمتها زخرفة عبارة عن نتوء صغير مستدير، حفرت به دوائر متحدة المركز يعلوها عرف ثلاثي الأوراق. وبهذا النتوء حلقة من الحديد. ويعتبر العرف الثلاثي العلامة المميزة للقنجة.(116)

الككم: من سفن الصين جاء ذكره عند ابن بطوطة عندما صنف مراكب

الصين إلى ثلاثة أصناف: أحدها الككم هذا وهو أصغر من الجنك أكبر السفن الصينية. ولم يتناوله ابن بطوطة بالوصف، ولكن يمكننا تخيل هيئة الككم من روايته، إذ يبدو أنها لا تختلف في الحجم عن المراكب الكبيرة، حيث إنه يوجد بها أيضا المصاري. ولكن يبدو أن المسافرين والتجار يفضلون الجنك كما يتضح من قوله: إنه ليحصل على مصرية مناسبة بالجنك، لأنه امتلأ بالمسافرين، وطلب من الناخداه أن يبحث له عن مصرية واسعة فأخبره أنه لا يوجد إلا بالككم مصار خالية. [117]

الكندرة: لم نجد لها وصفا في المصادر والمراجع التي بين أيدينا، وإن كان يبدو من رحلة ابن بطوطة أنها سفينة متوسطة الحجم أو أقل.«ولما وصلنا كنلوس (بجزائر ذيبة المهل-المالديف الآن) أقام بها عشرا ثم اكتري كندرة يسافر فيها إلى المهل بهدية للسلطانة وزوجها فأردت السفر فقال: لا تسعك الكندرة أنت وأصحابك، فإن شئت السفر منفردا عنهم فدونك». ويأتي ذكرها في موضع آخر:«ونزلت منها بكنلوس فأكرمني وإليها عبد العزيز المقدشاوي فأضافني وجهز لي كندرة». [118]

الماشورة: من قوارب الخليج وهو قارب مستطيل يبلغ طوله خمسة وعشرين قدما. ومؤخرته عريضة ومقدمته مستقيمة أو منحنية أو عمودية، وليس له سطح. ويتحرك عادة بالمجاديف، وأحيانا يزود بشراع وصار، وكان عادة ما يقوم نجاري المركب باستغلال أوقات فراغهم أثناء رحلاتهم الطويلة لصنع هذا النوع من المراكب، لبيعه في الموانى التي يرسو فيها المركب. [119]

وقد يستعمل لفظ الماشورة استعمالا عاما للدلالة على كافة القوارب الصغيرة عريضة المؤخرة والتي ليست لها أسطح. [120]

الهوري: [121] قارب صغير منحوت من جذوع الأشجار يتراوح طوله عادة ما بين 10 و 20 قدما، ويصنع من خشب العنبة المستورد من ساحل الملبار ولفظة هوري في الأصل لفظة هندية. ويستخدم في صيد الأسماك ونقل السلع إلى مسافات قصيرة، ولهذا ظل يستخدم على أوسع نطاق. وكان إذا أريد تخصيص الهوري لصيد الأسماك فإنه يضاف إليه حاجز خلفي وأضلاع يتراوح عددها ما بين ثلاثة وثمانية وخشبة أو خشبتين تحت القاعدة، وأخرى في المؤخرة. والأساس في حركة الهوري المجداف إلا أنه كان يستعان بالشراع أحيانا. [122]

مما سبق نجد أن السفن تعددت أنواعها واختلفت المهمات التي تقوم بها، وأن الشيء الوحيد المشترك بينها غالبا هو المواد التي تصنع منها وهي خشب الساج والليف أساسا.

وكان لكل سفينة وظيفة خاصة بها: فالسفن الكبيرة كالجنك والفجيني والبدن وغيرها تخصصت في السفر عبر المحيط حاملة السلع التجارية ليس هذا فقط، بل كان بها غرف مستقلة ومشتركة لمبيت التجار والمسافرين. بل إن سفينة كالجنك بلغ من ضخامتها أن بحارتها كانوا يقومون بزراعة بعض الخضر في أحواض خشبية على سطحها.

وبالإضافة إلى هذه السفن العملاقة كانت هناك السفن متوسطة الحجم، وكانت تعمل أيضا في نقل المتاجر بين موانئ المحيط المختلفة، وإن تميزت بصغر حمولتها التي لم تكن تتجاوز مائتي طن كالسنبوق والدوني وغيرهما.

كذلك كانت هناك القوارب الصغيرة التي يبلغ طولها من عشرة أقدام إلى 35 قدما، وكانت مهمتها الأساسية سحب السفن الكبيرة أو إرشادها إلى مسالك الميناء، أو تفريغ البضاعة إذا رست بعيدا عن الميناء، أو تحميلها بالبضائع أيضا وهي خارج الميناء. كما كانت تستعمل كقوارب إنقاذ تعلق على جانبي السفن، فضلا عن استخدامها في صيد الأسماك مثل: الهوري والشاشة والرمث وغيرها. وأيضا من مهماتها المهمة أنه عند اقتراب السفينة من أي جزيرة بالمحيط ليس لها مرسى، فكانت السفينة تتصل بهذا المرسى بواسطة تلك القوارب التي يمكنها الوصول إلى تلك الجزر.

وقد تفاوت عدد الأشرعة على السفن باختلافها. فكان هناك تناسب طردي بين حجم السفينة وعدد الأشرعة. وكانت الجنك تعتبر أكبر السفن في عدد أشرعتها، حيث وصل عددها في بعضها إلى اثني عشر شراعا.

كما وجدت المجاديف بجميع السفن سواء الكبيرة أو الصغيرة، مع اختلاف عددها أيضا تبعا لحجم السفينة وحجم المجداف نفسه. فلم يكن الشراع هو القوة المحركة الوحيدة للسفينة، بل كان المجداف بجانبه أيضا. وأعتقد أن استخدامه كان ضروريا عند الخروج أو الدخول إلى الميناء، وفي حالة سكون الريح.

وإذا أمسكنا بورقة وقلم وحاولنا حساب أمر يبدو أنه لم يتطرق إليه أحد بالاستعانة ببعض السفن التي ذكرت أبعادها كالبغلة، وأبعادها 74

قدما طولا، وعشرون قدما عرضا فتكون مساحة مسطحها من أعلى 1480 قدما مربعا والعمق أحد عشر قدما، وسنفترض أن العمق سبعة أقدام لأن السفينة عند القاع تكون أقل في الاتساع منها عند السطح يكون مكعبها 10360 قدما مكعبا. فإذا كانت حمولتها تتراوح ما بين مائة وخمسين طنا وأربعمائة طن، فيمكننا افتراض متوسط الحمولة 300 طن. إذ يحتاج الطن إلى مساحة واحد وأربعين قدما مكعبا من حجم السفينة، ويدخل ضمنه طبعا بعض من الفراغ الذي يشغله الملاحون والركاب، بالإضافة إلى أننا تركنا أربعة أقدام من عمق السفينة لم نحسبها من ضمن حجمها. وإذا تتبعنا السفن الأخرى معلومة الأبعاد نجد أن هذا المتوسط صحيح تقريبا.

ويبقى أمر مهم هو أن جميع المصادر التي تناولت سفن المحيط الهندي عرضت لسفن تجارية بصفة أساسية، ولم تتطرق إلى سفن حربية إلا لماما. ولم تكن تلك مجهزة أساسا للحرب، مما يدل على هدوء صفحة المحيط وأن السلام عم ربوعه، ولم يكن لأهله هم سوى الاشتغال بالتجارة. فكانت موانيه مفتوحة أمام الجميع، وذلك قبل أن تصل إليه شرور المستعمر الأوروبي.

وبعد هذا العرض لأسلوب صناعة السفن وأجزائها وأنواعها نجد أن المصادر والرحالة والمحدثين قد غفلوا عن أمر مهم أو ربما لم يطرأ على أذهانهم ألا وهو كيفية إنزال السفن إلى البحر خصوصا الضخمة منها. إذ كانت صناعة السفن بطبيعة الحال تتم على البر، وليس معنى أن يغفل الرحالة وتسكت المصادر عن ذكر هذا أن نصمت نحن أيضا. وليس أمامنا إلا إطلاق الخيال، والاستعانة بالتراث التاريخي دون أن نجزم بصحة هذا الرأي.

ويبدو أن صناع السفن كانوا يلجأون لإنزال السفن إلى المياه بالطريقة نفسها التي لجأ إليها فراعنة مصر في نقل الأحجار والتماثيل الضخمة. فكانوا يضعون السفن فوق زحافات أو زلاقات من الخشب المستدير، ويتراوح عددها حسب طول السفينة. ويبدأ في دحرجة تلك الأخشاب. وعند القيام بهذه العملية وبعد مسافة صغيرة نجد أن الزلاقات ترحل من مقدمة السفينة إلى مؤخرتها فإلى ما وراء المؤخرة في الخلاء، فتسحب تلك التي في الخلاء وتوضع تحت المقدمة مرة أخرى، وهكذا حتى تصل السفينة إلى

المياه.

وتذكر المراجع التاريخية أنه كان يصب أمام تلك الزلاقات المياه أو اللبن، ليمنعوا الزلاقات من الاشتعال نتيجة الاحتكاك بالأرض. واللبن أكثر فائدة من المياه لأن ما فيه من دهن يساعد على تشحيم الزلاقات.[123] فهل كان يحدث هذا أمام الزلاقات عند سحب السفينة إلى البحر ؟ بالتأكيد كان يحدث هذا. وتختلف المادة المصبوبة حسب المنطقة ومدى توافرها بها.

وكانت تلك السفن غالبا ما تصنع في الموانئ، حيث توجد أماكن تصلح لإنزالها في البحر. وكانت تلك الموانئ تنشأ غالبا في كل من مناطق الإنتاج والاستهلاك بالإضافة إلى الموقع المتميز. ولتعدد تلك الأماكن الصالحة، فقد انتشرت الموانئ على طول شطآن المحيط الهندي كاللآلئ تزين جيد حسناء.

جدول بأسماء السفن ومواصفاتها

أبعاد السفينة بالأقدام

م	اسم السفينة	الطول	العرض	العمق	عدد الأشرعة	الحمولة بالطن
1	جفن					
2	الأهورة					
3	بارجة					
4	الباتامارس	76	21		2 - 1	200 - 60
5	البغلة	74	25	11	3 - 1	400 - 150
6	الباركات				3	1000 سلة فلفل
7	الجلكر					
8	الجرم					
9	جلبة					
10	جنك				12	
11	الخلية					
12	الداو	85	20	11	1	200- 150
13	الدونيج					
14	الدوني	70	20	9	1	
15	الزو					
16	الدهبية				2	400 - 100
17	السفيات					180 - 80
18	السنبوق	80				
19	الشوعي					15
20	العكبري					
21	الفجيني	176 ذراعا	20 ذراعا	17 ذراعا		
22	القنجة				3	
23	الككم					
24	الكندرة					
25	الهوري	20 - 10				
26	البدن	45	10		2 - 1	100 - 20
27	البيتيل	75			3 - 2	200
28	البقارة	35 - 25				
29	الشاشة	10				
30	الماشورة	25			1	

4 الموانئ والمراكز التجارية بالمحيط الهندي

مقدشو - مالندي - منبسة - كلوة - مدغشقر - سقطرى عدن - صحار - ظفار - قلهات - مسقط سيراف - قيس - هرمز.
كجرات - كمباي - ديو - الديبل - جوا - كاليكوت - كولام مالي - سيل - كروماندل سرنديب - ذيبة المهل سومطرة - ملقا هينان - الزيتون - خانفو - لوقين - صين كلان.

تعد الموانئ رئة الحياة بالنسبة للدولة. فهي النافذة التي تطل على ما وراءها من عوالم، كما أنها الواجهة التي يراها الزائر وربما لا يرى غيرها، لا سيما في تلك العصور التي لم تعرف الطيران. لذلك فهي عصب الاتصال والمجال الأقوى التي تحتك فيه الثقافات. كما أنها ترمومتر (ميزان حرارة) الاقتصاد والثراء المعبرة خير تعبير عن مدى النشاط التجاري. ويمكننا اعتبارها أحد أضلاع مربع النشاط التجاري [1] الذي من دونه يختل هذا النشاط.

ينطبق هذا القول صدقا بصورة واضحة على موانئ المحيط الهندي في العصور الوسطى لدرجة

أننا نستطيع نحن أبناء القرن العشرين تبين هذا الوضوح في التأثيرات الحضارية، التي ومازالت سواء في اللغة أو الديانة أو الثقافة المادية.

كان ازدهار موانئ المحيط الهندي في الفترة مجال البحث راجعا، بصفة أساسية، إلى ثراء تلك المنطقة من العالم باحتياجات الغرب لكثير من سلع آسيا وأفريقيا، والتي اشتد الطلب عليها في هذه الفترة. وكان الطريق الرئيس الذي تمر عبره السلع إلى أوروبا هو المحيط الهندي، فالخليج العربي أو البحر الأحمر. وبالإضافة لهذا النشاط العالمي كانت هناك حركة نشطة في المبادلات التجارية بين دول وإمارات المحيط المختلفة.

فعبر هذه الموانئ شحنت نسبة كبيرة من التجارة العالمية في هذه الفترة، وهو الأمر الذي تؤكده كثرة السفن في المحيط، بل ضخامتها وحمولتها التي جاوزت ثلاثة أضعاف مثيلتها الأوروبية، ودربة ربابنتها وملاحيها على قيادتها في هذا المحيط الهادر الذي كان يبدو بلا نهاية في ذلك الوقت بالمقارنة بمنطقة الملاحة البحرية الثانية والمتمثلة في البحر المتوسط.

إن الصورة التي ترسمها المصادر المعاصرة لتبدو عامرة بالحياة والحركة التي لا تهدأ. فالسفن تأتي دوما وعمليات التفريغ والشحن مستمرة، فضلا عن جلب السلع من الداخل. وعلى الرغم من أن الملاحة خاصة بين أقصى موانئ المحيط في الشرق وأقصاها في الغرب والساحل العربي كانت تتم في فترات معينة من السنة حسب دورة الرياح الموسمية إلا أن الحركة التجارية بين تلك الموانئ استمرت طوال العام، حيث تبادلت الموانئ القريبة من بعضها التجارة فيما بينها.

إن كثرة تلك الموانئ في ذلك العصر وانتشارها على طول الطريق الساحلي للمحيط والجزر المنتشرة فيه لأمر يؤيد الرأي القائل بعظم حجم التجارة المتداولة، بل كثرة الأيدي العاملة في هذا المجال من تجار وبحارة ووكلاء تجاريين ووسطاء. وخير شاهد على عظمة تلك الموانئ هو حديث من رآها رأي العين وعايشها على الواقع. لذلك سيكون اعتمادنا الأكبر على كتب الرحالة الذين جابوا المنطقة خصوصا ماركو بولو وابن بطوطة والمسعودي وباربوسا.

ولنبدأ بذكر موانئ الساحل الأفريقي من مدخل البحر البربري (خليج عدن) كما يسميه المسعودي وغيره من المؤرخين، متتبعين مراسي السفن

وموانيها على الساحل العربي، ثم سواحل الهند الشرقية والغربية، فسيلان ومجموعة جزر جنوب شرق آسيا (إندونيسيا والملايو) منتهين بالصين.

وعلى الشاطئ الأفريقي كانت مقدشو من الموانئ الهامة على بحر الهند كما يسميه المقريزي. وعندها تجتمع تجارات الصومال والحبشة والسودان وشرق أفريقيا، كما يصدر منها ريش النعام والصندل والأبنوس والعنبر والعاج. [2]

ومع أن الأبحاث الأثرية في تلك المنطقة مازالت قاصرة. إلا أنه من الثابت أن هجرات كثيرة وفدت إلى المنطقة من بلدان المحيط الهندي، ومعظمها من الخليج العربي وساحل شبه الجزيرة العربية. هذه الجماعات القادمة أقامت مع جماعات البانتو، وعقدت كل جماعة من المهاجرين معاهدة مع القبيلة التي تعيش معها أو بالقرب منها. وقد أحضر المهاجرون القليل من النساء معهم، ولذلك تزاوجوا مع تلك القبائل. وقد أقام معظم هؤلاء المهاجرين في مقدشو.[3]

وبطبيعة الحال كان لوجود مقدشو على المحيط وكونها محطا لهجرات كثيرة أثر في أنها أخذت صورة المدينة التجارية سواء من حيث طبيعة التركيب السكاني، أو من حيث طبيعة النشاط الاقتصادي.

كذلك وجد بها كمية من خزف أسرة سنج الصينية (960 م)، مع بعض عملات صينية يرجع بقليل منها إلى أسرة تانج (617 م)، ولكن أغلبها صك بين عامي 408 هـ / 1017 م و 532 هـ / 137 م. [4] كذلك جاء ذكر مقدشو في السجلات الصينية في عهد أسرة منج في القرن الخامس عشر الميلادي، حيث يتحدث عن جدبها وجفافها ومنازلها المبنية بالحجارة. ومن الواضح أنه كانت هناك علاقات بين كل من مقدشو والصين. وإن لم يكشف للآن عن حجم هذه العلاقات، إلا أنه من الثابت أنه كان هناك تبادل للرسل والسفارات التجارية لفترة طويلة. [5]

ويبدو أن نظام الحكم في مقدشو في ذلك الزمان كان حكما ديمقراطيا من نوع خاص، حيث كان يحكمها مجلس من كبار السن، في عهدهم تحكمت مقدشو في تجارة الذهب مع سفالة Safala، كما أصبحت من أهم وأنشط المدن التجارية على الساحل الأفريقي. [6]

ويصفها ابن بطوطة بأنها مدينة متناهية في الكبر وأهلها لهم جمال

كثيرة ينحرون منها مائتين كل يوم.. . وهم تجار أقوياء، وبها تصنع الثياب المنسوبة إليها والتي لا نظير لها، ومنها تحمل إلى مصر وغيرها. [7]

وتوضح لنا رواية ابن بطوطة حول عدد الجمال المذبوحة يوميا عظم حجم المدينة وازدحامها بالسكان بالنسبة لذلك العصر، حيث يبلغ وزن الجمال المذبوحة تقريبا من ثمانين إلى مائة وعشرين ألف كيلو لحم تقريبا. فكم عدد الناس الذين يتناولون مثل هذه الكمية ؟ وإذا ما وضعنا في اعتبارنا أن غذاء أهل المدينة لم يكن يقتصر على لحم الجمال يوميا بطبيعة الحال، فإننا يمكن أن نتصور أنها كانت مدينة آهلة فعلا بالسكان.

وإلى الجنوب من مقدشو توجد مالندي (في تنزاينا حاليا) وهي من أجمل المدن، وأهلها مسلمون ومساكنها من الحجر والكلس الأبيض ذات طوابق متعددة. وشوارعها جيدة وأهلها سمر البشرة يسيرون عراة النصف الأعلى. أما من الوسط إلى ما دون ذلك فإنهم يلفون مئزرا من القطن والحرير. ويوجد آخرون يرتدون أردية تشبه العباءات وأغطية أنيقة على رؤوسهم، وربما يكون هؤلاء من التجار الوافدين وليسوا من أهل مالندي.[8]

ويزاول أهل مالندي تجارة واسعة في مجال الأقمشة والذهب والعاج والزئبق والكثير من صنوف السلع والبضائع الأخرى. وهي تجارة دائرة بين كل من أهل مالندي ومملكة كمباي بالهند، وكانوا يأتون إلى مالندي بسفن محملة بالمنسوجات التي يستبدلونها بالذهب والعاج والشمع، وفضلا عن ذلك كانت مالندي تستورد من كمباي بعض الحبوب كالأرز والقمح والدخن.[9]

وقد هاجر إليها كثير من العمانيين الذين استقروا بها، وكانت وظيفتهم الرئيسة هي الاشتغال بالتجارة، ويبدو أنهم كانوا من الكثرة لدرجة أن أطلق عليها حينا (عمان الصغيرة). [10]

ويتضح من تنوع السلع المتداولة، والتي سبقت الإشارة إليها، أنها كانت مركزا تجاريا لسلع داخل القارة حيث ترد إليها لتتولى هي بيعها للتجار الأجانب من مختلف أرجاء المحيط الهندي ومصر.

وبالقرب من مالندي إلى الجنوب منها توجد منبسة[11] (في تنزانيا). وهي مدينة ضخمة ذات أبنية عالية من الحجر وطلاؤها أبيض ذات طرقات جيدة، والناس هناك ذوو بشرة بيضاء شاحبة، وبعضهم ذوو بشرة بنية، وهي ذات ميناء ضخم، ترسو به السفن القادمة من الهند وجزيرة العرب

والساحل الأفريقي. [12]

وتتميز الحركة التجارية بمنبسة بالنشاط والتنوع، حيث اشتهرت بوجود طائفة من الصناع الماهرين للمعادن الذين قاموا بسك عملات نحاسية وفضية. وكانت أيضا مصدرا للحديد الجيد الذي تحتاجه الهند. [13]

ومن المدن الهامة التي تقع داخل حدود تنزانيا الآن وجنوبا من منبسة مدينة كلوة. التي نالت شهرة كبيرة رغم حداثة عهدها، حيث يرجع تاريخها إلى القرن العاشر أو الحادي عشر الميلادي. فقد أسسها المهاجرون. فمن المعروف أن الساحل الأفريقي تلقى كثيرا من الهجرات العربية والفارسية والهندية، ومن إحدى هذه الهجرات الفارسية ظهرت إمارة كلوه الإسلامية.

ويذكر صاحب «السلوة في أخبار كلوه» أن أول من وصل كلوه سفينة فيها أناس يزعمون أنهم من شيراز، وقيل إنهم وصلوا في سبعة مراكب وقد دخلت كل مركب بلدا مختلفا عن الآخر. ولكن هناك خلافا حول تاريخ هذه الهجرة، فصاحب هذا الكتاب يردها إلى القرن العاشر الميلادي. [14] وهناك من يقول إنها حدثت في أواخر القرن الحادي عشر الميلادي. [15]

وتحولت كلوة في بداية القرن الثاني عشر من سلسلة مستوطنات تجارية بسيطة إلى أن أصبحت المركز التجاري الرئيس على الساحل الأفريقي، بل إنها مدت سيادتها إلى سفالة. [16] وقد وجد دا جاما (Da Gama) (مكتشف رأس الرجاء) ممثلا لسلطان كلوة في سفالة يجمع له الضرائب على السفن التجارية. وكانت سفالة وكويليمان (Qwliman) وانجوش (Angoche) بلادا تابعة لسلطان كلوة. ولم يكن لكلوة سيادة في المناطق التي تقع شمالها تماثل سيادتها في الجنوب. وإن كان لها نفوذ واضح، كما أقامت مواني تجارية تحت إدارتها في سفالة وفي نقاط أخرى شمالها. وقد استطاعت كلوة السيطرة على تجارة الذهب الذي كانت تحصل عليه بمبادلته بأقمشة مصنعة بها، وأصبحت هي المركز الرئيس لهذه التجارة في أفريقيا وكانت سفالة هي المصدر الرئيس للذهب في كلوة.[17]

ويبدو أنه في فترات من تاريخ كلوة شارك الحاكم في النشاط التجاري بدرجة كبيرة. بل هناك احتمال بمشاركته في التجارة الخارجية. ويدل على ذلك تخصيص الجزء الأكبر من قصر حسين كبوا (Kubua) للأنشطة التجارية، وتخصيص المبنى الملحق به لمكاتب أو سكنى الوكيل التجاري. [18]

ونتيجة هذا النشاط التجاري والاحتكاك الحضاري زادت ثروة كلوه وتنامت، وتمثل هذا الثراء والتقدم في السجلات الأثرية حيث استخدم الحجر كمادة للبناء، وكذلك في الزيادة الكبيرة في حجم الواردات من البورسلين والفخار الصيني، حيث وجدت تلك النوعية بكثرة تفوق مثيلتها الإسلامية الأقل جودة وقيمة، كما كانت هناك زيادة ملحوظة في مقدار المسابح الزجاجية وكانت من النوع المجرح. وكانت صناعة المسابح الصدفية من الأصداف البحرية من أبرز الصناعات في كلوة، ولم يستدل على ذلك من وجود المسابح نفسها فقط، بل أيضا من وجود الطواحين (المجارش) التي صنعت من الحجر الرملي. وكان عددها أعظم كثيرا مما يتوقعه المرء مقارنة بعدد المسابح المكتشفة. ويبدو أن هذه المجارش كانت تستخدم كوسيلة للدفع، مقايضة بسلع واردة من أقاليم داخلية. وشاع أيضا استخدام أوعية الشست المصنعة بالمخارط، والتي كانت تمثل تجارة هامة بين كلوة ومدغشقر.[19] أما أهم حاصلات كلوه التصديرية إلى جانب الذهب فكانت الفضة، واللؤلؤ، والبخور، والعطور.[20]

وواضح أن كلوه لعبت دور الوسيط التجاري بمهارة بين منتجات داخل القارة، حيث تتجمع في المراكز التجارية المتناثرة على الساحل، والتي يبدو أنها نهاية خطوط القوافل المتصلة بالداخل، والتي تقع تحت نفوذ كلوة وبين التجار الوافدين إليها. فقد قامت بدور الواجهة والمخزن لمنتجات القارة وأيضا الموزع للسلع المستوردة.

وإذا تركنا الساحل الشرقي لأفريقيا نجد قبالته إلى الشرق جزيرة القمر (مدغشقر)، وهي من أكبر وأخصب جزر العالم، ويبلغ طول محيطها ألفي ميل، وعاش سكانها على التجارة والصناعة، كما احتوت غاباتها على كثير من أشجار الصندل، ووجد فيها العنبر بوفرة. ولثراء الجزيرة بالمنتجات الطبيعية كان يفد إليها كثير من السفن من مختلف البلدان، جالبة أنواعا متعددة من السلع منها: الديباج المقصب، والحراير ذات الرسومات البديعة المختلفة. وتباع هذه السلع لتجار الجزيرة أو مقايضة بمنتجات الجزيرة.[21]

وهناك جزيرة أخرى كبيرة تقع عند مدخل خليج عدن، واشتهرت بالصبر الذي انتسب إليها، وهي جزيرة سقطري واشتهرت أيضا بالعنبر. وكانت سقطري مرسى لجميع السفن المتجهة إلى عدن، كما كانت ملجأ لبعض

القراصنة.[22]

وإلى جانب هذه الموانئ المهمة على الساحل الأفريقي كان هناك كثير من الموانئ مثل: زيلع، وبربرة، وزنجبار،[23] وبراو، ولاموكواوفات. وقد اشتهرت تلك الموانئ بمغاص اللؤلؤ.[24]

وبعد، هل يمكننا الربط بين الهجرات العربية والفارسية إلى الشاطئ الأفريقي وزيادة الحركة التجارية ؟ في الحقيقة يمكننا القول إن هؤلاء المهاجرين هم الذين وضعوا الأساس للنشاط التجاري، بل قادوا هذا النشاط ووجهوه. وقد بلغ التنظيم التجاري مداه في كلوة التي امتد نفوذها التجاري شمالا وجنوبا، فأسست مراكز تجارية أو وكالات في نقاط مختلفة على الساحل، لتجميع السلع المختلفة وإرسالها إلى المتجر الرئيس كلوة.

لذلك ازدهر الساحل الأفريقي وتمت تجارته وعظمت حضارته، ولن نجد أوقع وأروع من الصورة التي عبر بها بازل عن حالة الساحل الأفريقي حال وصول فاسكودا جاما نقلا عن كتاب «سجل السفينة القائدة» فيقول: «ذهل البحارة حين رأوا على ساحل أفريقيا الشرقي حضارة لا تقل عن حضارة البرتغال، بل تفوقها في معرفة العالم المحيط، وشاهدوا عابرات المحيط التي تفوق سفنهم ضخامة».[25]

والناظر إلى مواقع موانئ ساحل أفريقيا الشرقي يجدها بعيدة عن مدخل البحر الأحمر مقصد التجارة الشرقية. فهل كانت تلك الموانئ نقطة الوصول النهائية للسفن التي قصدتها أم أن تلك الموانئ كانت مجرد محطات تتزود منها السفن بالمياه والأغذية والسلع قبل أن تواصل طريقها صوب البحر الأحمر.

غالبا ما كانت تلك الموانئ نهاية المطاف بالنسبة لسفن شرق المحيط، لأن شرق أفريقيا بالنسبة لشرق المحيط كان يمثل منطقة عظيمة لتصريف منتجات الشرق، يفسر ذلك كثرة المكتشفات الأثرية بشرق أفريقيا من منتجات شرق المحيط. وبالمثل أيضا فإن منتجات أفريقيا كانت مطلوبة في شرق المحيط. يضاف إلى ذلك أن نوعية السلع الرئيسة المطلوبة في البحر الأحمر (التوابل) كانت بالضرورة غير تلك النوعية المطلوبة في شرق أفريقيا. فضلا عن أن المسافة تبلغ الضعف لمن يرحل من الهند إلى شرق أفريقيا، ثم إلى البحر الأحمر بعكس من يرحل من الهند إلى البحر الأحمر مباشرة.

أما بالنسبة للسفن العربية فيبدو أن منها ما كان يذهب إلى شرق أفريقيا للتزود بما تحتاجه للتجارة في الهند والصين، وغيرها من السلع الأفريقية المطلوبة هناك.

ومن ناحية أخرى، تتشابه تلك الموانئ جميعا من حيث وقوعها على الساحل مواجهة للمحيط المفتوح، فلا يقع أي منها على مضيق يكسبها أهمية كعدن أو هرمز. ولا بد من أنه كانت هناك عوامل ساعدت على ازدهار تلك الموانئ، وإن تميزت كلوة منها رغم تطرفها جهة الجنوب.

واقع الأمر أن تلك الموانئ تمتعت بمراس جيدة، ومعاملة حسنة للسفن الوافدة، ووقوعها على نهاية الطرق الواصلة إلى داخل القارة. والأهم من ذلك هو ثراء ظهيرها الذي يمدها بالسلع التي تحتاجها الأسواق الخارجية.

وقد تميزت كلوة من هذه الموانئ جميعا. فإذا نظرنا إلى خريطة المنطقة وجدنا أن داخل القارة القريب إليها هو موزمبيق وإقليم كاتنجا وروديسيا، وتلك المناطق كما نعرف الآن تتمتع بثراء في المنتجات الطبيعية خصوصا التعدينية كالذهب والنحاس والحديد. لذلك نمت ثروة كلوة واستطاعت أن تمد نفوذها التجاري لتفوقها في الحصول على السلع التصديرية.

إن ازدهار الموانئ الأفريقية تجعل من يراها ويرى ثراءها الناتج من وفرة المنتجات الطبيعية بها يعتقد أن موانئ الساحل العربي كانت خاملة لافتقار شبه الجزيرة العربية إلى المنتجات الطبيعية. وبقراءة ما ادخره لنا التاريخ سنجد أن الصورة مغايرة تماما لما يدور في أذهاننا.

فإذا عبرنا بحر بربرة (خليج عدن) نجد أن عدن هي الميناء الواقع بالقرب من مدخل الخليج. وقد أطلق اسمها على الخليج فيما بعد. وعلى الرغم من جدب أرض عدن، وعدم توفر المياه العذبة، وشدة القيظ والحرارة التي اشتهرت بها فقد حظيت بما لم تحظ به موانئ كثيرة غيرها. [26]
ويرجع ذلك إلى موقعها على مدخل الخليج الذي يعتبر الحد الفاصل بين سير عابرات المحيط الضخمة المحملة بالتوابل، والأعشاب الطبية، والحراير واللبان الجاوي، وصمغ اللك، وأخشاب الصندل، وإلى غير ذلك من السلع، والتي تخشى شعاب البحر الأحمر المرجانية، وسفن البحر الأحمر الأصغر حجما والتي كانت تحمل البضائع المصرية والأوروبية مثل: النحاس، والزئبق، والصبغة الحمراء، والمرجان، والمنسوجات الصوفية والحريرية وغيرها.

وتلتقي هذه وتلك في عدن لتبادل السلع، فهي مجمع تجارات عالمي المحيط الهندي والبحر المتوسط، وإن كان ذلك لم يمنع بعض السفن الضخمة من المرور في البحر الأحمر حاملة منتجات الشرق الأقصى لتصل إلى جدة.[27]

ولأن التجارة كانت عصب الاقتصاد اليمني فقد اهتم حكام اليمن قبل منتصف القرن الخامس عشر الميلادي بالتجار وحفلوا بهم إدراكا منهم لأهمية دورهم في الاقتصاد اليمني. وإذا نظرنا إلى عدن من خلال ما كتبه بامخرمة عن تاريخها أدركنا مدى رعاية واهتمام العدنيين بالتجار «إذا وصل مركب عدن وأبصره الناظرون أو الناظر على جبل نادى بأعلى صوته هيريا.. . ويكون الناطور عودا قدامه فإذا تمايل شيء في البحر قاس ذلك الشيء على العود، فإن كان طيرا أو غيره زال يمينا أو شمالا أو يرتفع أو يهبط، فيعلم أنه لا شيء، وإن كان الخيال مستقيما على فيّ العود ثبت عنده أنه مركب، أشار إلى صاحبه وهو ينادي ياهيريا.. . فإذا قرب المركب ركب المبشرون الصنابيق للقاء المركب».. .[28]

أما إذا أراد ناخودا السفر بمركبه إلى أي مكان نصب عليها علما بركن خاص. فيعلم التجار والناس بعزمه على الرحيل ولا يرحل الناخودا مباشرة، بل يبقى أياما لكي يتمكن من يرغب في السفر معه من تجهيز نفسه ونقل الأمتعة إلى المركب.[29]

إن ما يصاحب السفينة الواردة من مراقبة السفن المغادرة من أعلام ليدل على أنه قد أرسيت تقاليد ملاحية أصبحت معروفة برموزها، كما أن ما يصاحب تلك السفن القادمة من ترقب واهتمام ليكشف لنا عن إدراك العدنيين لأهمية التجارة وانخراطهم في نسيج الحياة التجارية.

ويبدو أن المكاسب والأرباح التي حصل عليها حكام عدن أعمتهم وزادت من أطماعهم فاشتطوا في معاملتهم للتجار. فلم يكتفوا بفرض الضرائب الباهظة، بل استعملوا القسوة مع التجار، وصار من الأمور المسلم بها، بعد وصول إحدى السفن، أن يصعد إليها عمال الميناء وينزعوا قلاعها ودفتها ومرساتها حتى لا يمكنوها من الإبحار قبل دفع الضرائب والأموال المستحقة. ثم يصعد من يفتش الرجال تفتيشا دقيقا مهينا، وكذلك تفتش النساء امرأة بالطريقة نفسها.[30] وكانت النتيجة الطبيعية لذلك ارتفاع أسعار السلع في أسواق مصر، مما قلل من فرصة الربح المجزي للدولة والتجار في

مصر فضلا عن أن نسبة كبيرة من التجار بعدن كانوا تجارا مصريين، لذلك حذر سلاطين المماليك (في عام 857 هـ / 1453 م) أصحاب السفن الشرقية من الرسو بسفنهم في عدن، وطلب منهم الرسو مباشرة في جدة. وإذا رست السفينة في عدن ضاعفوا عليها الضرائب، فالضريبة على السلع الواردة من الشرق لجدة كانت 10 ٪، وضعفها إذا مرت بعدن أولا، بل إنهم كانوا يصادرونها أحيانا. كذلك حرم سلاطين المماليك سفن البحر الأحمر والتجار من التوجه إلى عدن. [31]

ونتيجة تلك السياسة التجارية التي اتبعها المماليك في مصر قلت أهمية عدن التجارية بداية من النصف الثاني من القرن الخامس عشر الميلادي، خصوصا أن دورها اقتصر على الوساطة التجارية ومن يقوم بدور الوساطة التجارية، أو الوسيط الذي يكون اعتماده كليا على اتجاهات وسياسات غيره ويكون مصيره معلقا به.

أما الساحل العماني فقد كان لموانيه دور كبير لعبته في تجارة المحيط لأن موقعه المثالي على مدخل الخليج الإسلامي يتوسط التجارة القادمة من الشرق والقادمة من الغرب، فضلا عن تجارة الخليج الإسلامي، وفي الوقت نفسه يقع خليج عمان على حافة منطقة الرياح الموسمية ذات الأهمية القصوى في الملاحة. وكان الساحل العماني هو أول مرفأ يقابل الداخل إلى الخليج أو الخارج منه، حيث تتزود منه بالمؤن للرحلة الطويلة والتي كانت تستغرق أكثر من شهر.

وكانت الاستثمارات التجارية لمنطقة الجنوب العربي تتم في عمان إما بطريقة مباشرة وإما بطريقة المقايضة بالبضائع الأفريقية مع تجار الخليج الذاهبين إلى الهند.

وتعتبر صحار من أقدم موانئ الساحل العماني الهامة، وكانت منطلقا للسفن المسافرة إلى الصين. [32] وقد بلغت صحار أوج ازدهارها في القرن الرابع الهجري، واستمر هذا الازدهار حتى القرن السابع الهجري عندما تدهورت وأصبحت خربة. [33]

وكان لتحول التجارة عبر البحر الأحمر بعد سقوط بغداد أثر في بزوغ ظفار كميناء مهم، حيث تحتل موقعا جغرافيا يساعد على الاستفادة من الطريق التجاري للبحر الأحمر. فهي ميناء طبيعي في خور داخل بحر

العرب يصلح لرسو السفن في طريقها للبحر الأحمر وهي قادمة من الشرق، أو في طريقها لجنوب شرق آسيا من الغرب. وكلما زاد حجم التجارة بها زادت أهميتها وزاد ثراء سكانها وأهليها. فعلى سبيل المثال بلغت الضرائب التي استحقت عن رسالة واحدة، في نظام تجارة بضاعة الأمانة، احتوت حريرا ومسكا وأحجارا وبورسلين وأطعمة أحضرها تاج من الصين في عام (703 هـ / 1303 م) ثلاثمائة ألف درهم أي حوالي عشرة آلاف جنيه إسترليني.[34] ومن أهم ما صدر من ظفار الخيول العربية التي حملت إلى بلاد الهند، وكذلك اللبان.[35]

وعلى مدخل الخليج العماني يقع ميناء قلهات، وهو ذو موقع حصين. وكان ملك هرمز يحتمي به عندما يهاجمه عدو قوي. وميناؤها جيد. ويبدو أن السفن الواصلة لهذا الميناء كانت قليلة، قياسا إلى فرح أهلها الشديد عند رؤيتهم لسفينة بالميناء. وأغلب السفن التي ترسو به من الهند وكانت تأتي بالأقمشة والتوابل، وتعود بالخيول التي يشتريها التجار من الميناء.[36]

ومن المواني الهامة على الساحل العماني مسقط التي تقع على مدخل خليج عمان. وتحيط بمرفئها الصخور والجبال الشاهقة، فتأمن السفن فيها من أخطار العواصف واضطرابات البحر، مما جعلها ميناء طبيعيا ممتازا. وكانت مسقط من أكثر المواني التي اجتذبت العمانيين لركوب البحر،[37] لذلك قام العمانيون بدور بارز في نمو التجارة العربية في المحيط الهندي. وبالإضافة إلى تلك المواني الشهيرة السابقة كان يوجد كثير من مراسي السفن أو المواني الأقل شهرة على الساحل العربي كالشحر، ريسوت، مرباط وصور.

أما على الساحل الآخر للخليج الإسلامي وهو الساحل الإيراني فكان فقيرا في المواني التي على ساحله، فلم تكن في كثرة مواني الساحل العربي. وهذا شيء طبيعي لأن الساحل الإيراني يحتل مساحة أقل من مساحة الساحل العربي، فضلا عن أنه ليس في طريق التجارة المتجهة من الشرق إلى الغرب والعكس، وإلى جانب هذا كله كان العرب أنشط تجاريا وملاحيا من الفرس.

ومن الموانئ الشهيرة على ذلك الساحل سيراف. وتقع جنوبي شيراز وأطلالها الآن على مسافة ميل من غربي قرية بند طاهري[38] على الطريق

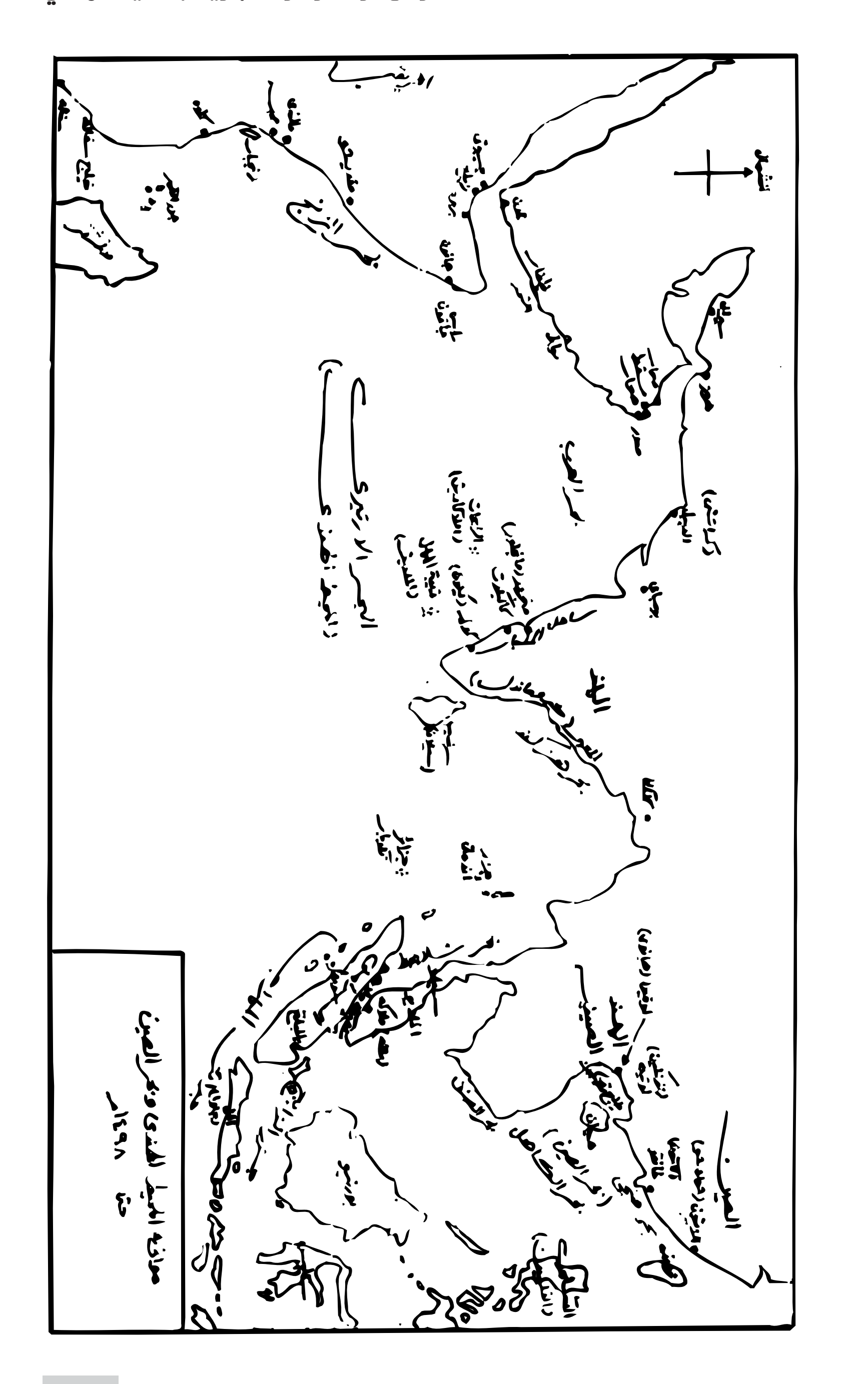
من بوشير إلى قيس [39]. وقد احتلمت سيراف مكان البصرة الهام على الخليج العربي. وكان بزوغ نجم سيراف وانهيار البصرة نتاجا محتملا للتغيرات السياسية، كالثورات (ثورة الزنج) التي جعلت التجارة عبر البصرة أقل أمانا من ذي قبل، [40] فأصبحت تصلهما السفن التجارية من الصين والهند واليمن ومسقط وأفريقيا. ويبلغ حجم المكوس على السلع التجارية في العالم حوالي ربع مليون دينار. وقد بلغت سيراف مبلغا من الغنى والثراء نتيجة النشاط التجاري. فكانت دور أهلها تبنى طبقات كمباني مصر، ولكن من خشب الساج المستورد من الهند.

ولم يقتصر السيرافيون على التجارة بل قاموا بإنتاج العطور والطيب من الكافور والعود والصندل. وقد اضمحلت سيراف نتيجة زلزال أصابها مما أدى إلى خرابها (367 هـ / 978 م)، وأدى هذا إلى استيلاء أمير قيس عليها، وتحويله التجارة إلى بلاده. [41]

وقيس هذه جزيرة تقع على الخليج الإسلامي قريبة من السواحل الإيرانية، وهي آخر جزيرة يراها الإنسان قبل الوصول إلى مضيق هرمز. وذلك إذا كان الإنسان عابرا من العراق إلى الشاطئ الإيراني. وقد تميزت لموقعها المهم كقاعدة بحرية أخذت مكانة سيراف ورست بها سفن الهند الصين. [42] وكانت أسواق قيس من أكثر أسواق الخليج ازدحاما بالتجارة الشرقية وقد احتكر حكامها التجارة لحسابهم، وكان لهم الأساطيل التي تعمل لحسابهم. [43]

ويبدو أنه بتزايد أهمية البحر الأحمر لتجارة المحيط تضاءلت أهمية قيس وأخذت هرمز التي أطلق اسمها على المضيق مكانتها. وهي جزيرة على مدخل الخليج الإسلامي، وبينها وبين الساحل الإيراني ثلاثة فراسخ، وهي جزيرة قاحلة لا يوجد بها ماء عذب للشرب، ويجلب الماء إليها من السواحل القريبة. وأرض هرمز ذات طبيعة ملحية. ومن هذا الملح يصنعون الآنية استخدمت للزينة وحاملات للمصابيح (أعمدة). [44]

وقد زاول أهل هرمز التجارة في أصناف كثيرة من السلع التي ترد إلى هناك من مختلف البلاد الآسيوية والأفريقية، كالتوابل، والأعشاب الطبية، والأحجار الثمينة، والزيوت النباتية، وخشب الصندل، وأخشاب الوقود، والتمر هندي، والزعفران، والزبرجد الزيتوني، والياقوت، والخزف الصيني،



واللبان الجاوي، ومنسوجات كمباي القطنية، وشول (Chaul) وديبل بالهند، والتي استخدمت في عمل القلانس والسترات شائعة الاستخدام عند العرب والفرس بالإضافة إلى كثير من السلع الأخرى. كما صدر إلى الهند من هرمز كثير من الخيول تبلغ حوالي الألف تأتي إلى هرمز من البلاد العربية وفارس بالإضافة إلى التمر والكبريت. [45]

هذا الرواج الذي شاهدته هرمز لم يأت من فراغ، وإنما كان فضلا عن الموقع الممتاز، نتيجة الضرائب المنخفضة على السلع (ما يعرف الآن باسم الرسوم الجمركية)، بالإضافة إلى تلك الصورة الرائعة الممتعة التي تحدث عندما يصل التجار الأجانب فتتبادل المتاجر في غاية الأدب والعناية. وكانت الشوارع تغطى بالأبسطة وتنصب خيام من الكتاب. وكانت المنازل تزين بالنباتات زكية الرائحة، كما كانت الجمال المحملة بالمياه توجد في الطرقات وفي الأسواق. [46] وكان البيع والشراء يتمان بالميزان، كذلك كانت الرقابة شديدة على الأسواق. ومن يتلاعب بالميزان أو يبيع أزيد من التسعيرة المقررة يعاقب. [47]

وقد تضافرت كل هذه الأمور من أدب وكياسة ونظافة وعناية ورقابة على الأسواق لتجعل من هرمز ميناء من أعمر موانى المحيط الهندي.

وإلى جانب هرمز وجدت موانئ أخرى وإن كانت قليلة الأهمية كبندر عباس، وجاسك مهرويان التي قال عنها البلخي: «مدينة على ساحل البحر حيث يضرب الموج في ساحل المدينة وهي مشرعة البحر، كل من يذهب إلى فارس عن طريق خوزستان، وكل من يذهب من البصرة إلى خوزستان بالبحر[48] تكون مهروبان طريقه، ودخلها كله من السفن والجزر المتعلقة بها هنجام، خاك ورم». [49]

ولقد تأثرت الحركة التجارية بموانئ الخليج الإسلامي، صعودا وهبوطا، بمدى نشاط مصر التجاري. فعندما تنشط الحركة التجارية بمصر تزدهر موانى الساحلين العربي والأفريقي وتذبل موانئ الخليج الإسلامي. ونرى أن هذا هو ما أدى إلى اضمحلال موانئ الخليج الإسلامي الداخلية، [50] وظهور موانئ جديدة تقع على مدخل الخليج، لكي تجتذب بعض تجارة المحيط الهندي المتجهة إلى أوروبا عبر البحر الأحمر، ولتصريف منتجات الخليج الإسلامي والعراق.

ولم تكن منطقة الساحل العربي أو ظهيره منطقة إنتاج رئيسة لسلع مطلوبة بصورة ملحة في أسواق القاهرة التي اجتذبت جل تجارة المحيط الهندي لتعيد تصديرها إلى الممالك الأوروبية، حيث كانت أهم سلع تصديرية بالأسواق العربية هي الخيول، ولم تطلب سوى في بعض أسواق الهند، بالإضافة إلى البخور واللبان واللؤلؤ، ولم تكن تلك سلعا رئيسة ملحة في أسواق الهند والشرق الأقصى فضلا عن السفن المارة كان يمكنها الحصول على تلك السلع من عدن أو مسقط.

لهذا تضاءل دور موانئ الخليج الإسلامي خصوصا بعد الاضطرابات السياسية التي شهدتها العراق والغزو المغولي لبغداد عام 1258 م، وأصبح مرور السفن عليها مرورا عابرا للتزود بالمؤن والمياه، أو انتظارا لهبوب رياح مواتية وللتجارة أيضا. وإن كان حجمها لا يقاس بالنسبة لحجمها في موانئ الساحلين العربي (عدن) والأفريقي، فهناك على الساحل الأفريقي كثير من السلع المطلوبة للبلدان الآسيوية. كالذهب، والحديد، والعاج، والرقيق، وغير ذلك، بالإضافة إلى كونها سوقا تستوعب سلع الشرق.

إذا كان هذا سببا رئيسا لازدهار الموانئ الأفريقية، فالسفن تفرغ حمولتها ثم تشحن مرة أخرى بما تحتاجه من الميناء نفسه. فهذه الموانئ تؤدي وظيفة مزدوجة للسفن التجارية حيث تشتري منها ما تحمله وتبيعها بأسواقها. ولا نستطيع القول بما تنتجه لأن ما بأسواقها أغلبه وارد من داخل القارة.

ربما يفسر لنا هذا السبب في انتقال الجاليات العربية منذ القدم إلى الساحل الأفريقي، حيث برع العرب في التجارة وفي القيام بدور الوسيط التجاري في تجارة المحيط الهندي التي تمثل النسبة الكبرى من حجم التجارة العالمية في العصور الوسطى، وهو دور لا ينكر. وقد نال أهل اليمن الحضارمة وأهل عمان خاصة شهرة كبيرة في مجالي التجارة والملاحة. وبما أن الساحل العربي فقير في الموارد الطبيعية والزراعية مما لا يمثل مصدرا هاما للتجارة، فقد استوطن كثير من العرب الساحل الأفريقي الأكثر ثراء وتنوعا.

ويقودنا هذا إلى سؤال يطرح نفسه عن السبب في عدم استقرار العرب على الساحل الآسيوي بالكثرة التي استقروا بها على الساحل الأفريقي.

حقيقة يماثل الساحل الآسيوي الساحل الأفريقي ثراء وتنوعا، ولكنه يبدو أنه كان بعيدا إلى حد ما عن مجال إبحار البحارة العرب، أو كان الإبحار إليه يمثل مخاطرة ما، حيث لم تكن الخبرات الملاحية قد تراكمت بعد لدى العرب. فضلا عن أن السواحل الآسيوية شهدت حضارات قديمة في الهند والصين، مما جعل أهل تلك المناطق أكثر خبرة بأمور التجارة مما لا يدع فرصة لغريب بينهم، كما أنهم كانوا أقل احتياجا لسلع الغرب. وفوق كل هذا كان محور التجارة السائد في شرق المحيط هو بين الهند والصين وجزر جنوب شرق آسيا، بدليل انتقال الديانات الهندية القديمة إلى تلك المناطق، ولم يكن محور الغرب التجاري قد ظهرت أهميته بعد.

إذا كان في المحيط الهندي دائرتان تجاريتان: إحداهما تنحصر بين الهند والصين وجزر جنوب شرق آسيا، والأخرى بين شبه الجزيرة العربية والساحل الأفريقي، وكانت داخل تلك الدائرتين دوائر أصغر. هاتان هما الدائرتان الرئيستان للتجارة قبل ظهور الإسلام. ولكن ذلك لم يمنع من تداخل بعض الخطوط في تلك الدوائر، خصوصا بين الهند وشبه الجزيرة العربية، كما كان هناك تداخل بين أقصى الغرب وأقصى الشرق، ولكنها كانت حالات قليلة وذلك قبل أن تتكون الدائرة الكبرى التي شملت المحيط الهندي بأجمعه بعد ظهور الإسلام مع وجود الدائرتين أيضا.

أما موانئ شبه الجزيرة الهندية، فقد تعددت وانتشرت على طول سواحلها لتميز الهند بامتداد شطآنها لمسافات طويلة داخل المحيط الهندي، بل كان للهند واجهتان: مواني تواجه غرب المحيط مثل كمباي وكجرات، وموانئ ساحل الملبار، وأخرى تواجه شرق المحيط الهندي كموانئ ساحل كروماندل.

وقد ساهمت الموانئ الهندية في حركة التجارة العالمية في العصور الوسطى مساهمة فعالة. فهي فعلا فضلا عن كونها موانئ تصدير في المقام الأول، إلا أنها كانت أيضا موانئ استيراد، وإن كان الميزان التجاري يميل لصالح الهند غالبا لكثرة المواد المصدرة وتنوعها، [51] بالإضافة إلى أن السفن القادمة من الصين وإندونيسيا والملايو وغيرها من جزر جنوب شرق آسيا، وكذلك السفن القادمة من الساحلين الأفريقي والعربي تقف بها كمحطات بحرية لتتزود بالمؤن والمياه، الأولى قبل انطلاقها إلى غرب المحيط حيث وجهتها، والثانية قبل توجهها إلى شرق المحيط. وإلى جانب

ذلك كانت الموانى الهندية أيضا بداية ونهاية لخطوط ملاحية لكثير من السفن. وهو ما يشبه في زماننا العلاقات الثنائية، بمعنى أن السفن تقصد موانئ بعينها فلا تتوقف وتتعامل في موانئ أخرى. ومن الطبيعي أن يؤدي ذلك إلى كثير من الرواج والرخاء الاقتصادي للهند.

ورغم طول السواحل الهندية وغزارة الحركة التجارية المارة بها والمشاركة فيها إلا أنها قنعت بالقيام بدور المنتج للسلع التي تحتاجها أسواق العالم. ولم تتناسب مساهمة الهند في الحركة الملاحية والتجارية مع أهميتها الاقتصادية. وربما يرجع ذلك بالدرجة الأولى إلى ثراء الهند، مما جعل أهليها لا يفكرون في المخاطرة. وأعتقد أنه كان لعقائد الهند أثر في ذلك أيضا.

ويعتبر ميناء كجرات [52] من أشهر الموانئ الهندية، حيث يقع شمال غرب الهند مواجها لخليج عمان والساحل العربي. وقد تحكم موقعها في توجهها التجاري حيث صارت علاقاتها التجارية مع العرب قوي، ولذلك قامت بدور كبير في التجارة الهندية والعربية.

وبجانب الموقع الهام والقريب لشبه الجزيرة العربية، كان هناك وفرة في المنتجات الزراعية كالزنجبيل والفلفل والنيلج، كما شاعت دباغة جلود الماعز والجاموس والثيران البرية والخراتيت وغيرها، وبرعوا فيها. وكانت تلك الجلود المدبوغة مطلوبة في الأسواق العربية. واشتهرت أيضا بصناعة أغطية الفراش من جلد أزرق وأحمر بالغ الرقة والنعومة ويخاط بخيوط الذهب والفضة، وبرعوا في صناعة النمارق (الشلت) التي كانت تحلى بأسلاك من الذهب على أشكال الطير والحيوان وكانت أثمانها غالية. كذلك كانت أشكال التوشية والتطريز تتم هنا في رقة تفوق كل مثيلاتها بأجزاء العالم الأخرى. [53]

ومن موانئ الساحل الغربي للهند أيضا كمباي، [54] والتي تقع على خور تدخله المراكب. ويبدو أن مرساها غير عميق، حيث يذكر ابن بطوطة أنه حين يحدث الجزر تقف المراكب على الطين، فإذا حدث المد تعوم في الماء. وكان بهذه المدينة كثير من التجار الأجانب، مما تسبب، على حد قوله، في إتقان البناء وعمارة المساجد في المدينة، بل التنافس بينهم في ذلك. ولكثرة التجار بها كان لهم رئيس يطلق عليه ابن بطوطة «ملك التجار». [55]

وكانت السفن العربية تحمل إليها الخيول والتيل والقطن، [56] لتعود بالتوابل والأحجار الكريمة والحرير والكشمير والعقيق وزيت السمسم والأخشاب والناردين والمسك والبواركس والصبغات والحبوب. ومما يدل على اهتمام السلطات المسؤولة بالمدينة أن التجار كانوا يدفعون ١ ٪ لصالح تعمير المدينة. [57]

وعلى مدخل الخور الذي تقع عليه كمباي يوجد ميناء ديو، [58] وهو ميناء زاخر بالبضائع [59] الواردة من مختلف بلدان المحيط. ويعمل أغلب السكان في التجارة، ويبلغ عدد من يعمل في تجارة التوابل خمسة آلاف تاجر كما يصلها أكثر من ألفي تاجر سنويا. والأمر المؤكد بأن التجارة كانت تمثل أهمية قصوى في اقتصاديات ديو، إذ لم يكتف حاكم ديو بقدوم التجار إلى الميناء بل عمد إلى تشجيعهم وحثهم على القدوم بتوزيع كثير من الهبات والهاديا عليهم. [60]

وإلى الجنوب من ديو كان يوجد ميناء الديبل. ويذكر باربوسا أنه كان تابعا لمملكة الدكن، ولها ميناء جيد تفد إليه سفن المسلمين من مختلف البقاع خصوصا من مكة وعدن وهرمز حاملة الخيول. كما تفد إلى هذا الميناء سفن أخرى من سواحل الهند ذاتها كديو، وكمباي وساحل الملبار، كذلك استوطن بها تجار من كمباي ومن المسلمين. وموارد الميناء من المكوس المحصلة كانت كبيرة، وذهبت كلها حاكم المدينة.

ومن المواني الهامة على الساحل الغربي أيضا، والتي كانت على صلة تجارية مع شرق وغرب المحيط ميناء جوا[61] في مملكة الدكن. وكان سكانه خليطا من الهنود والعرب والفرس والصينيين.. وتصله سفن مكة، جدة، زيلع، عدن، هرمز وكمباي وغيرها. ولم يكن مسموحا بأن يدخل أجنبي قبل إجراءات التفتيش الدقيقة. [62]

أما مفتاح الهند ومركز الإنتاج الرئيس للتوابل في الهند فهو إقليم الملبار بالساحل الجنوبي الغربي للهند، والذي يسميه ابن بطوطة بلاد الفلفل لكثرة ما ينتج فيه من الفلفل. وكان ملتقى هاما لتجار المحيط الهندي. ولذلك انتشرت بها الموانئ الكثيرة على امتداد ساحلها ومن أهمها كاليكوت[63] وكولام مالي.

وتعد كاليكوت من أهم وأشهر موانئ الهند، [64] حيث يقصدها كل من

تجار الصين، وجاوة، وسرنديب، وذيبة المهل، واليمن، وفارس، والحبشة.[65] ولعظم حجم التجارة المتداولة بأسواقها وكثرة التجار بها. كان للتجار أمير يطلق عليه «شاه بندر» وكان بمينائها عندما زارها ابن بطوطة ثلاث عشرة سفينة صينية،[66] مما يدل على كثافة الحركة التجارية بها.

كذلك تعد مدينة كولام[67] من موانئ الملبار المهمة، ويقول ابن بطوطة عنها: «إنها من أحسن بلاد الملبار، وأسواقها حسان، وتجارها يعرفون بالصوليين، لهم أموال عريضة يشترون المركب بما فيه ويوسقونه من دارهم بالسلع».[68] وهذا دليل على مدى ما تمتع به تجار الميناء من ثراء. وكانت لهم أيضا مخازن ضخمة، تخزن فيها كمية من السلع التي يمكن أن تشحن بها سفينة أو أكثر. ولعظم الحركة التجارية بالمدينة كان سكانها خليطا من جنسيات مختلفة، وكثير منهم من البلاد الإسلامية وكبيرهم من العراق والقاضي من قزوين.[69]

وتتبع مدينة سيل (Seal) ملك كولام، وهي ميناء بحري صغير. ويقطنها كثير من تجار المسلمين والوثنيين، إلا أنها تميزت من غيرها من مدن الملبار بالصناع المهرة في صقل الأحجار الكريمة، وترصيع اللآلئ التي كان لها نظام عجيب يشبه نظام الالتزام، حيث يعطي الملك حق صيدها لتاجر فاحش الثراء مقابل التزام ضريبي لعدة سنوات مقدما.[70]

ما عدا ذلك كانت هناك موانئ هامة بالملبار مثل: شول،[71] وكوشين، وسورات، وكنانور، وغيرها انتشرت على ساحل الملبار الذي كان أكثر مناطق الهند تنوعا في الحاصلات التصديرية.

وفي الحقيقة فإن الساحل الغربي للهند كان المحط الرئيس للسفن القادمة من الغرب، حيث كانت تستطيع الحصول على أغلب احتياجاتها دون التوجه إلى الساحل الشرقي للهند، إذ كان هذا الساحل بمثابة الواجهة التي تعرض فيها منتجات الداخل الغزيرة، خصوصا من التوابل لتجار الغرب. كذلك كانت تستقبل عليه منتجات الغرب والسلع المصرية والأوروبية التي يحملها التجار، ولذلك ازدحم الساحل بالتجار من مختلف بقاع المحيط. ولم يكونوا تجارا راحلين فقط، بل كان هناك تجار مقيمون أو استوطنوا تلك البلاد.

أما ساحل كروماندل،[72] وهو ساحل الهند الشرقي، فواجهته للشرق

الأقصى. لذلك كان مركزا رئيسا للتجارة مع دول الشرق الأقصى لقصر المسافة بينهما. وكان يمثل واجهة الهند لتلك الدول، فكانت تباع بموانيه منتجات الداخل، وقصدته سفن الغرب وإن لم تكن بالكثرة التي عرفها الساحل الغربي للهند، [73] حيث كانت الحركة التجارية أنشط. وقد اشتهر ساحل كروماندل بقيام أرق وأتقن صناعة للمنسوجات القطنية، مما أطلق عليه الأوروبيون اسم العبك أو البغتة. [74]

وتميزت كروماندل بسهولها الخصبة. فكانت سفن الملبار تشحن الأرز منها، وتجلب إليها النحاس والزئبق والصبغة الحمراء وغير ذلك. ويبدو أن رخاء كروماندل كان رهنا بنزول الأمطار، إذ يخبرنا باربوسا بأنه إذا شحت الأمطار في إحدى السنوات فإن المجاعة تحل بالبلاد، مما يدفع البعض إلى بيع أولادهم لقاء قليل من الطعام. وتحمل السفن الموجودة بالموانئ العبيد مقابل السلع الغذائية. [75]

لقد تمتعت الهند بميزة كبرى في تلك العصور، تمثلت في موقعها المتوسط على طرق الحركة التجارية في المحيط الهندي، فهي تقع في منتصف المسافة بين الصين وجزر جنوب شرق آسيا وغيرها من بلدان الشرق الأقصى وبين دول وإمارات غرب المحيط الهندي العربية والفارسية والأفريقية. ويمكننا القول إنها دولة أو شبه قارة تواجه عالمين، بل يلتقي عندها هذا العالمان، عالم الشرق الأقصى وعالم الغرب، بالإضافة إلى كونها منطقة إنتاج رئيسة لكثير من السلع المطلوبة في أسواق العالم، خصوصا أوروبا، مثل التوابل. كما اشتهرت أيضا بإنتاج الفولاذ الذي تصنع منه السيوف، التي اشتد الطلب عليها في الأسواق العربية، وبعض أنواع المنسوجات القطنية كالعبك.

وكانت سياسة حسن معاملة التجار، استقبال فرح بهم، وتشجيعهم بمنحهم بعض الهبات والعطايا، من أهم أسباب الازدهار التجاري، وأعتقد أن هذا الدور المهم الذي كانت تقوم به الهند في التجارة وكثرة السلع المستوردة منها كان سببا رئيسا لإطلاق اسمها على المحيط، فضلا عن أنها أعرق دول المحيط الهندي حضارة وأرسخها جذورا في التاريخ لا تطاولها فيه دولة من دول المحيط.

وتواجه سرنديب جنوب شرق شبه جزيرة الهند، وقد اشتهرت بوجود

آثار لقدم «آدم» عليه السلام على أحد جبالها، فكانت مقصدا لزيارة العابرين. ومن أشهر ما يجلب من سرنديب أنواع من خشب السابان والياقوت وهو أجمل وأثمن مما يعثر عليه في أي بقعة في العالم. وكذلك الصافير (الياقوت الأزرق) والعقيق الأحمر، فضلا عن اللؤلؤ، وغير ذلك من الجواهر بالإضافة إلى بعض أنواع التوابل والنارجيل. (76)

ولا ندري سببا لوصف ماركو بولو أهل سرنديب بالكسل والجبن والذل،(77) إلا أن يكون الرجل متحاملا. فقد ذكر أن سلطانهم مهاب في البحر قوي الشكيمة كما كانت لهم أساطيلهم التجارية الضخمة. حيث شاهد ابن بطوطة ثماني سفن بالمرسى تستعد للتوجه إلى اليمن. كما شاهد مائة سفينة لسلطانهم على ساحل كروماندل. (78)

وفي الجانب الغربي لجزيرة سرنديب، تقع جزائر ذيبة المهل (المالديف)، ويرسو بها التجار أثناء ذهابهم إلى شرق المحيط أو عند عودتهم. (79) ومن عادة أهل هذه الجزائر أنه إذا وصلتهم سفينة، تقابلها القوارب الصغيرة وفيها التانبول، (80) وجوز النارجيل الأخضر ليعرضوه على الركاب. فإن أخذ أحد الركاب من واحد منهم شيئا من هذا يكون نزيله. (81)

ويوجد بالمرسى مخزن يسمونه (البندر)، ووظيفته كانت شراء قدر معين من كل سلعة بالمركب بسعر معلوم، سواء كانت تساوي السلعة ذلك أو أكثر. وللبندر في كل جزيرة بيت خشبي يجمع فيه الوالي السلع، ويعرضها للبيع كما يقوم أيضا بعملية الشراء. وأشهر منتجات هذه الجزائر السمك الذي يحمل إلى الهند والصين، وجوز النارجيل والفوط والعمائم القطنية والأواني النحاسية والودع. كما تحمل السفن القنبر وهو ليف جوز النارجيل، وهم يدبغونه ثم تغزله النساء وتصنع منه الحبال لخياطة السفن. (82)

وتقابل السفن المبحرة إلى الصين جزيرة سومطرة(83) الحالية، ولم تكن الجزيرة مملكة واحدة في عهد ماركو بولو، التي أطلق عليها اسم جزيرة جاوة الصغرى، بل كانت مقسمة إلى ثماني ممالك، كانت أهمها مملكة فيلتش (بيرلاك الحالية)، وتقع على الطرف الشرقي للساحل الشمالي.

ووضح اهتمام تلك المملكة بالتجارة، وأنها كانت مقصدا للتجار العرب بالذات. ومما يذكره ماركو بولو «ومعظم سكانها وثنيون، وأن كثيرا ممن يقطنون مدن المواني اعتنقوا الدين الإسلامي على يد تجار العرب الذين

يترددون عليهم على الدوام. فأما من يسكنون الجبال منهم فيعيشون عيش البهائم. فهم يأكلون لحوم البشر». [84]

وتنساب السفن في مضيق ملاكة[85] المحصور بين كل من جزيرتي سومطرة وشبه جزيرة الملايو (كله عند المؤرخين العرب). ولكن كان لا بد لها من التوقف في طرف جزيرة الملايو الجنوبي الغربي، حيث توجد ملاكة التي كانت في تلك الحقبة من التاريخ ميناء هاما. فموقعها يتحكم في كل التجارات الوردة من الصين وما يجاورها، والمتجهة إلى الهند وما بعدها والعكس أيضا.

وقد ساعدتها الأحداث على بلوغ تلك المكانة المهمة في عالم التجارة، وانتهزت الفرصة وحافظت عليها. فلم تكن في القرن الثاني الهجري / الثامن الميلادي، حين بدأ المسلمون يضاعفون نشاطهم التجاري في الشرق الأقصى، إلا ملجأ يقضي فيه التجار مدة من الزمن منتظرين الوقت المناسب للسير إلى غاياتهم. ولكن حدث في عام 266 هـ / 879 م أن اندلعت ثورة في الصين بقيادة هوانج-تشو، أعقبها تغير سياسة الصين تجاه التجار الأجانب، فأغلقت موانيها أمامهم، فلجأ معظمهم إلى شبه جزيرة الملايو، حيث رحب حكام الملايو بهؤلاء التجار، وأمدوهم بالتسهيلات. ولم يستمر انغلاق الصين طويلا، إلا أنه في القرن الثامن الهجري / الرابع عشر الميلادي أغلقت أسرة منج جميع موانئ الصين أمام التجار الأجانب، فكان هذا فرصة لموانئ الملايو لكي تستحوذ على هؤلاء التجار. [86]

ومن هذا التاريخ برزت ملاكة كمستودع رئيس لتجارة جزائر الهند الشرقية والصين. وقد قام المسلمون أيضا بالدور الأعظم في تلك التجارة، وتحول السكان إلى الإسلام. وبلغ أهل ملاكة حدا كبيرا من الثراء، فكانوا يملكون العديد من الجنك، وتاجروا في شتى صنوف البضائع، ووجد في أسواقها حراير الصين وأوانيها الخزفية، كما وجد أيضا الحرير الدمشقي والأقمشة المطرزة وأقمشة الساتان، بالإضافة إلى الفضة الخالصة واللآلئ الكبيرة والصغيرة والمرجان، فضلا عن التوابل. [87] باختصار وفدت إليها سفن عالم المحيط من الصين إلى أفريقيا.

ويمتاز ميناء ملاكة بالموقع الحاكم والمتحكم في تجارة بحري الصين الجنوبي والشرقي، وبحر اليابان، وبحر جاوة، وبحر اندمان المتجهة إلى

دول وإمارات الهند والخليج العربي والساحل العربي وأفريقيا، والآتية من هذه المناطق أيضا. فهي الباب الذي لا بد من المرور عليه في أي من الاتجاهين.

إن موقعها الحاكم والمتحكم يماثل موقع عدن، على مدخل البحر الأحمر لعظم التجارة المارة به. ويتفوق على هرمز التي تتحكم في مضيق هرمز، لقلة التجارة المارة به إلى الخليج في ذلك العصر.

ومن الجزر المشهورة التي ترسو بها السفن جزيرة جاوة، وكانت يفد إليها مختلف أنواع المتاجر من الشرق والغرب، حيث يجلب منها العود الجاوي، والكافور، والسنبل، والقرنفل، والعود الهندي، و النارجيل. وكان من عادة أهل هذه الجزر، عند وصول السفن، أن يخرجوا إليها في مراكب صغيرة، ومعهم جوز النارجيل والموز والسمك يهدونه للتجار، الذين يكافئونهم كل على قدره. [88]

وتنطلق السفن من مضيق ملاكة إلى حلم الشرق البعيد، الصين تلك البلاد التي تقع قرب نهاية المعمورة المعروفة حينذاك في ذلك الوقت، أو على أطرافها حيث الحراير الشهيرة والبورسلين الذي لا مثيل له، والصناعات الدقيقة المتفوقة على مثيلاتها في دول العالم المختلفة. «ويقول القزويني عن تفوق الصينيين: ولأهل الصين يد باسطة في الصناعات الدقيقة، ولا يستحسنون شيئا من صناعات غيرهم. وأي شيء رأوا أخذوا عليه عيبا، ويقولون: أهل الدنيا ما عدانا عمي إلا أهل كابل فإنهم عور». [89] وهكذا بلغت الثقة بأنفسهم في مجال الصناعات، وكانت تلك صورة الصين لدى العرب.

وبالإضافة إلى دقة الصناعات تميزت الصين أيضا بوفرة المنتجات الطبيعية، لذلك كان من الطبيعي أن تتناثر الموانئ على سواحلها، عارضة منتجاتها وجالبة ما تحتاجه الصين من منتجات المناطق الأخرى.

وأول ما يقابل المسافر إلى الصين من الغرب جزيرة هينان (لا تزال تحتفظ بهذا الاسم). وكان لهذه الجزيرة خمسة موانئ على الساحل الشمالي، وأهمها شونج شانج، وتشنج ماي، وولنج، وفي تلك الموانئ مأمورو الضرائب ورجال الجمارك، ووجد فيها كثير من الأجانب، كان المسلمون أهم عناصرهم، وقد أثروا في عادات الأهالي، حيث كان يوجد في شرق مدينة وان آن التي

تقع في جنوب غرب الجزيرة معبد للقبطان توكنج. وكان المارون على المعبد يقدمون إليه القرابين، ويدعونه ليساعدهم في رحلتهم، وكان تقديم لحم الخنزير[90] ممنوعا، كما هو ممنوع في الإسلام.

ومن أهم موانئ الصين وأعظمها ميناء الزيتون، كتسمية ابن بطوطة. ويطلق عليه ماركو بولو زاتي تون والاسم الأصلي له (Tche-Tung) (جوان شوالان). [91] وقد شاهد ابن بطوطة بهذا الميناء نحو مائة سفينة من سفن الجنك الضخمة عدا كثرة من السفن الصغيرة التي لا تحصى، مما ينبئ عن حركة تجارية هائلة بهذا الميناء. ويؤكد هذا قول ماركو بولو. إن مقادير الفلفل المصدرة هناك بالغة الضخامة، بحيث إن ما يحمل إلى الإسكندرية لتزويد الأصقاع الغربية من العالم يعد قدرا تافها بالمقارنة، بل لعله لا يزيد عن واحد في المائة. ويستمر ماركو بولو في إعجابه، فيذكر أنه لا يستطيع إعطاء فكرة عن احتشاد التجار وتراكم البضائع بالميناء. ولم تكن شهرة الميناء راجعة إلى تصدير السلع فحسب، بل كانت راجعة أيضا إلى اشتهاره بصناعة ثياب الكمخا والفناجين والصحون المصنوعة من البورسلين. [92]

ويبدو أنه كان بالمدينة تجمع كبير للمسلمين، حيث كان هناك قاض لهم وشيخ للإسلام، ومن اسميهما يتضح أن أحدهما على الأقل لم يكن من أهل الصين. فالأول هو تاج الدين الأردويلي، والثاني هو كمال الدين عبد الله الأصفهاني. [93]

كذلك يعتبر ميناء خانفو [94] (Khanfu) من أعظم موانئ الصين. فهو مرفأ السفن ومجتمع تجارات أهل العرب وأهل الصين. ويذكر سليمان التاجر أن بخانفو رجلا مسلما يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدون إلى تلك الناحية، وإذا جاء العيد صلى بالمسلمين. [95]

ومن الجلي أن المسلمين وصلوا إلى خانفو في زمن مبكر، واستقروا بها، حيث يذكر «شو-جو-كوا» أنهم أصبحوا من الكثرة في عام 141 هـ / 758 م، بحيث إنهم استطاعوا نهب المدينة وإحراقها لسبب /لم يبلغنا وفروا بحرا بما غنموا. ويقول: إن ثمة دليلا يدعو إلى التصديق بأنه كان لهم مستوطنات أيضا في ذلك الحين في تسوان-تشو (Tsuan-Chou)، يانج تشو [96](Yang-Chou) نستشف من هذا، أن المسلمين وصلوا مبكرين إلى الصين، بعد ما يزيد على قرن من الزمان، بعد الإسلام. وكانت أعدادهم كثيرة، بل من

القوة بحيث إنهم استطاعوا نهب وإحراق مدينة. كما تدل رواية شو-جو-كوا على أنهم كانوا أكثر دراية ببحر الصين من الصينيين أنفسهم، حيث إن ركوبهم البحر بعد نهبهم المدينة يعني أنهم كانوا متأكدين من أن الصينيين لن ينالوهم.

وهذه المدينة من أكبر المدن التي رآها ابن بطوطة على وجه الأرض، مقسمة إلى ست مدن، وكان بها قاض مسلم وشيخ الإسلام وأولاد أحد كبار التجار وهو مصري. [97]

ومن الموانئ الشهيرة أيضا في الصين ميناء لوقين، [98] ويصنع فيه الحرير الصيني والمنسوجات متعددة الألوان والأواني الخزفية. (99)

ويذكر ابن بطوطة مدينة كبرى من أكبر مدن الصين وأحسنها أسواقا، ومن أعظم أسواقها سوق الفخار، حيث يحمل منها إلى سائر بلاد الصين، واسمها عند ابن بطوطة صين كلان، [100] وهي مدينة صين الصين [101] عند مؤرخين آخرين.

وإلى جانب تلك الموانئ الشهيرة، وجد كثير من الموانئ الأقل شهرة التي تناثرت على طول السواحل الصينية.

على أنه تبرز حقيقة هامة في المحيط الهندي، وهي أن مدن الساحل ازدادت أهميتها عن مدن الداخل. كل هذا لأن الحركة الملاحية في الفترة التي تلت ظهور الإسلام كانت أسهل وأوفر من الحركة عبر البر، وذلك للتطور الملاحي وخصوصا المرشدات البحرية نتيجة تراكم الخبرات الملاحية، وهو ما يفسر لنا ذلك التحول التجاري بعد التقدم الملاحي (عبر آسيا الوسطى إلى أوروبا) إلى مياه المحيط الهندي، بل إن المدن النهرية فاقت المدن البرية في أهميتها الاقتصادية.

وبتزايد التبادل التجاري ووضوح أهميته الاقتصادية تزايدت أهمية المدن أو الموانئ البحرية التي كانت عبارة عن مراكز تجارية ضخمة تتجمع فيها منتجات الداخل، بالإضافة إلى منتجات المناطق التي تفد منها السفن التجارية. وكان طبيعيا أن توجد فيها أسواق ضخمة للبيع والشراء، يجتمع فيها أجناس شتى من جميع البقاع، ولذلك كان هناك أناس مهمتهم الترجمة من لغة لأخرى.

ويلاحظ أنه كان لا بد من توافر عدة شروط في الميناء البحري. فنجد

الآن أغلب هذه الموانئ يقع على مصاب الأنهار، لأنها كانت وسيلة جيدة لنقل السلع، أو على طرق برية تسهل الاتصال بالداخل، ولا بد من أن يكون الداخل أو ظهير الميناء منطقة إنتاج لسلع مطلوبة عبر البحار.

وإذا لم يتوافر هذا الشرط تكون منطقة تلاقي أو تجمع سلع لمناطق مختلفة، كما في هرمز أو عدن.

ولم يقتصر بعض الموانئ على أن يكون منطقة لتجمع منتجات الداخل فيها، أو مركزا لمنتجات مناطق المحيط المختلفة، بل قامت في بعضها صناعات مهمة تدعم سلع التصدير كصناعات البورسلين في موانئ الصين والنسيجات في موانئ الهند.

وكانت هناك موانئ افتقدت كل أو بعض هذه المقومات، لا سيما الموانئ الصغيرة أو الأقل شهرة. ولكنها كانت محطات للتموين خصوصا المياه العذبة والمواد الغذائية. ومن الطبيعي أن يحدث قدر من التبادل التجاري في تلك الموانئ وإن لم يكن هو الأساس.

وقد لمسنا كيف كان التنافس لجذب التجار من الموانئ المختلفة، فمنهم من كانوا يهدونهم [102] بعض المنتجات، كما كان البعض يستضيفونهم، على حين يستقبلهم البعض الآخر بالطبول، وهكذا كان أهالي الموانئ يدركون أهمية التجار في ازدهار أحوال بلادهم وإنعاش اقتصادها.

على أنه برزت حقيقة هامة مؤداها أن أهم الموانئ قاطبة بين مجموع تلك الموانئ هي موانئ الموقع، أي تلك التي تتحكم بموقعها في سبل أو طرق التجارة، فضلا عن إمكاناتها الإنتاجية كملاقة التي تحكمت في مضيق ملاكة وهرمز والتي تقع في مدخل الخليج العربي، وعدن التي تطل على خليج عدن. على أن الميناءين الأخيرين، هرمز وعدن، لم يتمتعا بظهير إنتاجي إلا أن عدن ازدهرت ازدهارا عظيما، لأن أغلب تجارات المحيط الهندي الذاهبة إلى مصر، كانت تمر عليها، وربما تفرغ شحناتها بها لتنقلها سفن أخرى أصغر، داخل البحر الأحمر، خوفا من الشعاب المرجانية.

ولم تكن السفن الراسية في أي من الموانئ هي السفن التي ترسو يوما أو بضعة أيام. فربما مكثت أشهرا عدة في هذا الميناء، لأن حركة الملاحة في المحيط الهندي ارتبطت بحركة الرياح الموسمية، لذلك أقيمت النزل أو الفنادق لمبيت التجار والمسافرين في الموانئ. ولتنظيم أمور التجار وحل ما

يحدث بينهم من منازعات والحسم فيها كان لهم في أغلب الموانئ كبير لمثل هذه الأمور. كذلك كان لكثير من التجار زوجات وعائلات في الموانئ المختلفة، مما يدل على طول مدة المكوث بالموانئ.

ولتعدد الموانئ على شواطئ المحيط الهندي، وطول المسافة بين أقصى نقطتين في المحيط مما يؤدي إلى تنوع المناخ، وبالتالي تنوع الإنتاج الطبيعي، والزراعي والاستخراجي، مما أدى إلى قيام حركة تجارية نشطة. وهذا ما سنعرض له في الفصل التالي..

5 السلع التجارية المتداولة في بلدان المحيط الهندي

المناطق التجارية-حركة التبادل التجاري-التوابل-البخور والعطور-اللؤلؤ والجواهر-الذهب والفضة-المعادن-الأخشاب-العاج-المنسوجات-البورسلين-الرقيق.

لم يكن نطاق التبادل التجاري على صفحة مياه المحيط الهندي وموانيه قاصرا على التجارة ما بين مناطق الشرق والغرب فحسب، بل انتقلت تجارته إلى مختلف بلدان العالم. كما أن تجارات العالم المعروف حينذاك خصوصا أوروبا ومصر صبت فيه أيضا، وهو ما يعني أن النشاط التجاري في المحيط الهندي اكتسب صبغة عالمية، ولم ينحصر في النطاق المحلي وحده. ويجدر بنا هنا أن نؤكد على أنه كان مسموحا للسلع العالمية بالتداول فيه دون وجود تجار العالم الخارجي. وكانت تجارة المحيط الهندي أو سلعه هي الأكثر أثرا وتأثيرا في مجال التجارة العالمية حينذاك.

ولم تكن تلك التجارات تتداول طوال العام، بل تحكمت الرياح الموسمية في مواعيد الاتجار. [1] وكانت السفن هي الوسيلة لنقل السلع، التي وضحت

آثارها في كل من مصر وأوروبا، خصوصا دول البحر المتوسط، حيث ذهب جلها إلى الأسواق الأوروبية عبر مصر. وبالمثل ذهب بعض المنتجات الأوروبية إلى دول المحيط الهندي عبر مصر أيضا، فكانت مصر هي المعبر والموزع لسلع هذين العالمين، فكل منهما يشتري احتياجاته من مصر فضلا عن أنها كانت الحاجز أو المانع أمام تجار الغرب الأوروبي، فكان ممنوعا عليهم تجاوز القاهرة جنوبا.

على أنه كان هناك اختلاف بين منطقتي التجارة العالمية حينذاك (عالم المحيط الهندي عالم البحر المتوسط). فبينما شهدت سواحل المحيط الهندي انتشارا إسلاميا تدعمه جاليات إسلامية أقامت في موانئه، وفي نهايات الطرق التجارية الآتية من الداخل، بل نشأت على الساحل الأفريقي مدن إسلامية، لم تكن موجودة أصلا أو كانت صغيرة كمبسة، وبراو وكلوة وغيرها، ولم توجد في المقابل جاليات إسلامية على الساحل الأوروبي لأن البنادقة وأهل جنوة وغيرهم من أهل المدن الإيطالية هم الذين قاموا بأغلب النشاط التجاري خصوصا من أواخر القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي، أو بنقل المتاجر إلى أوروبا من مصر وبالعكس.

أدى هذا الوضع إلى أن جل تجارة المحيط الهندي كانت تصب في القاهرة[2] والإسكندرية والباقي في الشام، لينقلها تجار المدن الإيطالية إلى أسواق أوروبا. إذا لم يقم التجار المسلمون بالعملية التجارية كاملة، (من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك). ويعني ذلك أن عدد الوسطاء تزايد، مما رفع سعر السلعة، بالإضافة إلى تحكم تجار أوروبا في أسعار السلعة، مما أدى إلى تناقص أرباح التجار المسلمين. ولم يقنع تجار أوروبا بذلك، بل حاولوا من منتصف القرن الخامس عشر الميلادي الوصول إلى مناطق الإنتاج في المحيط الهندي.

وعندما نعرض للتبادل التجاري في منطقة المحيط الهندي فإنه لا يمكن قصر العرض على تلك المنطقة فقط وعزلها عما يحيط بها من مناطق شاركت وساهمت في ذلك النشاط وإلا كان العرض مبتسرا. لذلك لا بد من الإشارة إلى المناطق التي جلبت منها سلع دخلت في الحركة التجارية بالمحيط والمناطق التي صدرت إليها سلع المحيط.

وعلى هذا يمكننا القول (وهذا أيضا ليس بصورة محددة ولكن بصورة

تقريبية): إنه كانت هناك خمس مناطق تبادلت منتجاتها فيما بينها أو عن طريق وسطاء تجاريين.

الأولى: جنوب شرق آسيا والهند. وأهم صادراتها التوابل-العطور-الخشب-جوز النارجيل-الحرير-الأحجار الكريمة-البورسلين-الفخار-السيوف.

الثانية: الساحل العربي وخليجه. وأهم صادراتهما الخيول-اللؤلؤ-العنبر-التمور-البخور.

الثالثة: الساحل الأفريقي. وأهم صادراته الذهب-العاج-الحديد-ريش النعام-الرقيق.

الرابعة: مصر. وأهم صادراتها الكتان-المنسوجات-السكر-المسابح-العقود-الزمرد.

الخامسة: أوروبا. وأهم صادراتها ملح النشادر[3]-الزرنيخ-الحديد-الأسلحة-الجوخ-الشمع-الفراء-البندق-العنب. ويبدو أن بعض هذه المواد كان يستهلك في أسواق مصر والشام.

وتتضمن وثائق الجينزا معلومات وفيرة وخصبة حول المواد والبضائع التي تم تبادلها بين أقطار المحيط الهندي والبحر المتوسط. وهذه قائمة بتلك البضائع.

الصنف	العدد
١- التوابل والبهارات والأصباغ والحشائش الطبية.	36 صنفا
2- الحديد والصلب	6
3- أوان نحاسية وبرونزية.	12
4- الحرير الهندي ومنسوجات أخرى تصنع أساسا من القطن.	8
5- الزمرد والياقوت والخرز والصدف.	4
6- الأحذية ومصنوعات جلدية أخرى.	2
7- البورسلين الصيني والأواني الحجرية اليمنية والعاج الأفريقي.	3
8- الفواكه الاستوائية كجوز الهند.	5
9- ألواح خشب timber.[4]	1
	77

ويلاحظ أن أنواع المجموعة الأولى، وهي الخاصة بالتوابل تفوق باقي أنواع البضائع الأخرى، وذلك ليس في العدد فقط ولكن في القيمة أيضا. ويعود ذلك إلى شدة الطلب عليها في أسواق أوروبا.

كما تشير تلك الوثائق أيضا، كما سيتضح فيما بعد، إلى أن أوروبا كانت تورد للهند خام النحاس الأحمر. كذلك كانت الأواني القديمة والمكسورة ترسل من اليمن إلى الهند لإعادة تصنيعها. [(5)] ويدل هذا على امتياز الهند وتفوقها في صناعة المعادن، وليس فقط في صناعة الصلب التي اشتهرت بها الهند والمتمثلة أساسا في السيوف الهندية. كما تفوقت دول المحيط عموما على دول المتوسط في صناعة المنسوجات والصناعات الجلدية. وشهرة الحرير الصيني والمنسوجات الهندية غنية عن التعريف.

وبإعادة النظر إلى تلك القائمة نجد أنها لم تتضمن جميع أنواع السلع المتبادلة بين دول المحيط مثل: الخيوط، والسيوف الهندية، والنارجيل، واللؤلؤ وغيرها لأنها اقتصرت على السلع التي تمر عبر البحر المتوسط.

كما أن الألواح الخشبية لم تكن تصدر بطبيعة الحال لدول البحر المتوسط الأوروبية لغناها الطبيعي بالأخشاب. وغالب الأمر أنها كانت تستهلك في مصر ودول البحر الأحمر الآسيوية.

وتضمنت تلك الوثائق أيضا قائمة بالبضائع المرسلة من موانئ البحر الأحمر وعدن إلى الشرق. وبيانها كالتالي:

الصنف	العدد
1- النسيج والملابس.	36 صنفا
2- أوان وحلي فضية ونحاسية وزجاجية وغيرها.	23
3- أدوات منزلية مثل: السجاد وموائد وأدوات الطهي.	7
4- كيمياويات، مواد طبية، صابون، ورق كتب.	19
5- معادن ومواد لازمة لصناعة النحاس.	7
6- مرجان مادة رئيسة عظيمة الأهمية.	1
7- مواد غذائية مثل: الجبن والسكر وزيت الزيتون.	10
	103

ويذكر الباحث أن المواد المصنعة والمواد الاستهلاكية في القائمة السابقة والمصدرة إلى الشرق في المحيط الهندي متنوعة، وقيمتها السعرية منخفضة

إلى حد ما. وكان التجار الوافدون والمقيمون ببلدان الشرق هم الذين يستخدمون تلك السلع وليس المواطنين المحليين. [6]

ومن الطبيعي أن لا نسلم برأي الباحث كأمر مسلم به للآتي:

أولا: لم يذكر لنا هل هذه القائمة وجدت في خطاب من وثائق الجينزا، أم هي نتيجة إحصائية لمتوسطات ما ورد في بعض الخطابات.

ثانيا: انتشر النسيج المصري في كافة أرجاء أفريقيا وآسيا، ومن يتتبع خطى ابن بطوطة وناصر خسرو وكتب المؤرخين يدرك هذا. فقد اشتهرت صناعة المنسوجات في مصر ونالت مكانة عالية، مما جعل الجميع يسعون في طلبها، ويتنافى هذا مع قول الباحث إنه كان لاستعمال التجار المقيمين، أو بمعنى آخر لاستعمال الجاليات في تلك البلاد. [7]

ثالثا: لماذا يستورد التجار المقيمون معادن ومواد لازمة لصناعة النحاس، وهو ما ذكر في البند الخامس.

رابعا: فيما يخص البند السادس وهو المرجان لم أستطع إدراك لماذا كانت دول المحيط الهندي تستورده علما بأنها غنية به.

خامسا: القائمتان المذكورتان سابقا لا يمكن الأخذ بهما على أن ما بهما هو صادرات وواردات المحيط الفعلية، ولكنها مع ذلك تعطينا مؤشرات ودلالات على نوعية السلع وأصنافها.

وكما سبق القول كانت مصر هي الموزع الرئيس لسلع تلك المناطق الخمس خصوصا القاهرة والإسكندرية. فكان التجار يخرجون من مصر حاملين منتجاتها والمنتجات الأوروبية التي تحتاجها دول المحيط الهندي، ويبادلونها ويبتاعون ما تحتاج إليه الأسواق المصرية والأوروبية عن مختلف موانئ المحيط. وكان لكثير من تجار المحيط الهندي خانات ووكالات تجارية بمدن مصر خصوصا القاهرة.

ولكن ذلك لا يعني أن السلع التجارية كانت تنتقل بين كل من العالمين الآسيوي والأفريقي وبين العالم الأوروبي فقط، بل كان هناك نشاط تجاري واسع بين دول وإمارات المحيط. وتحدثنا شواهد التاريخ من عملات وآثار وغيرها عن نبض تلك الفترة، وإن كان حجم المكتشف من الآثار والعملات لا يدل دلالة قاطعة على كم التبادل السلعي والتجاري بين دول المنطقة. إن هذه الإشارات تدلنا على قدم تلك الصلات التجارية بين دول تبعد عن

بعضها آلاف الأميال في محيط ملئ بالمخاطر الطبيعية، كما تدل أيضا على وجود طرائق متعارف عليها لتقييم ثمن السلعة، رغم عدم جود نظام نقدي موحد على أساسه تقدير قيمة السلعة، هذا في الوقت الذي سمى البعض فيه أوروبا بالغرب الهمجي. (8)

وقد وجد عدد غير قليل من العملات الصينية في أماكن مختلفة على الساحل الأفريقي، كما وجد كنز من العملات الصينية في ماكوندوشن (Makunduchin) على الطرف الجنوبي لشبه جزيرة زنزبار، ترجع للفترة فيما بين القرنين الأول والسابع الهجريين / السابع والثالث عشر الميلاديين.(9)

ويبدو (وهذا أمر يحتاج إلى تحقيق أكثر، أو الانتظار حتى ظهور وثائق، أو مكتشفات أثرية) أن العملة الصينية لم تكن تستخدم في الغالب الأعم لتقيم سلعة ما، بل كانت هي نفسها سلعة، (10) لأن الشكاوى قد زادت إبان حكم أسرة سونج Sung (349 - 614هـ - 960 - 1217 م) من تسرب العملات. وفي عام 570 هـ / 1147 م وصلت عقوبة تصدير ربطتين من العملة السجن لمدة عام، كما وصلت عقوبة تصدير أكثر من ثلاث ربطات إلى الإعدام. وكان البورسلين هو السلعة الأساسية للتصدير من الصين إلى الغرب، بجانب الحرير والفضة والتوابل والكافور. (11)

كما عثر في مقدشو على أربع عملات من سيلان تعود إلى القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلاديين، وكانت سيلان تستورد العاج من أفريقيا.(12)

وكانت أهم السلع المصدرة من الهند خشب الساج، وكان يستخدم بصفة أساسية في صناعة السفن وبناء المنازل. كذلك كانت السيوف الهندية الشهيرة، والفضة، والماس، والبلور، وقرون وحيد القرن، من أهم السلع. وتأتي التوابل، والبخور، والمنسوجات على قمة هذه السلع، حيث اشتهر ساحل الملبار بالفلفل والمنسوجات القطنية وأصناف متعددة من الصبغات(13)

وكان الميزان التجاري يميل دائما لصالح الهند، حيث إن ما يصدر من سلع الهند كان يفوق ما تستورده من سلع المناطق الأخرى، فضلا عن أنه أكثر قيمة وأعلى سعرا. وكانت تلك السلع مطلوبة في أغلب مناطق العالم خصوصا التوابل.

فمن الساحل العربي كانت تستورد اللبان، والخيول، واللؤلؤ، والتمور وغيرها من البضائع، ومن الساحل الأفريقي استوردت الذهب، والنحاس، والرقيق، والعاج، على الرغم من أن الهند تعتبر منطقة إنتاج للعاج. ولكن مواصفات العاج الأفريقي تتفوق على مثيله الهندي، وتتفق مع ذوق ومتطلبات المواطن الهندي. [14]

ولتبيان مدى حركة النشاط التجاري ينبغي أن نعرض للسلع التي دخلت في نطاق التبادل التجاري والدوافع التي كانت وراء ازدياد أو قلة الطلب على سلعة ما ومناطق إنتاج السلعة، وبهذا نأتي إلى الضلع الرابع لمربع النشاط التجاري في المحيط.

وبطبيعة الحال لن نستطع ذكر كل سلعة على حدة، لأن السلع التي دخلت في مجال التبادل التجاري تبلغ المئات، ولذلك سندمج كل مجموعة متشابهة إلى حد ما من السلع في مجموعة واحدة، وأهمها التوابل والبخور والعطور-الجواهر والأحجار الكريمة المعادن-المنتجات الغابية (حيوانية ونباتية)-الخيول-منتجات صناعية (منسوجات، بورسلين وفخار)-الرقيق.

وجدير بالذكر أن محاولة التعرض لذكر الأسعار أو الأوزان ستكون محاولة غير صادقة لاختلاف الأسعار والأوزان من مكان لآخر، بل من زمن لآخر أيضا، حتى إذا صادفنا سعرا فلن نستطيع تقييمه بأسعارنا الحالية. كما أن سعر السلعة اختلف حسب جودتها وحسب المكان المصدرة منه أو إليه، بالإضافة إلى أن أغلب المعاملات التجارية في تلك الفترة كانت تتم مقايضة، كما أنه إلى زمن قريب جدا لم توجد إحصائيات تبين كم وقيمة السلعة. على أنه إذا حدث وتعرضنا لسعر أو وزن فسيكون كدلالة فقط.

وتأتي التوابل والبخور[15] والعطور على رأس قائمة السلع المطلوبة في عالم العصور الوسطى، بل إن شدة الطلب عليها حرك أساطيل وأقام حروبا للبحث عن مصادرها التي صيغت من حولها الأساطير والحكايات الخرافية. وقد بلغ الأمر بأن قيل إن التوابل التي بأسواق مصر تأتيها من الفردوس الأرضي، وإن الناس تحصل عليها عند ارتفاع مياه النيل إلى سطح الأرض، حيث يمد الصيادون شباكهم بعرض النهر في المساء، فإذا ما أقبل الفجر ضموا شباكهم إليهم. وما أكثر ما يجدون فيها من الفلفل والقرفة والزنجبيل [16] وإلى ذلك من صنوف التوابل، وغير ذلك أقوال

كثيرة نسجت حول التوابل وكلها بعيدة عن الحقيقة.

وقد زاد الإلحاح على طلب التوابل بعد اتصال أوروبا بالحياة في الشرق نتيجة الحروب الصليبية، وإدراكهم لخصائصها المتنوعة وفوائدها المختلفة، بالإضافة إلى تطور الطب في أوروبا، نتيجة اتصالها بمراكز الحضارة الإسلامية في الأندلس والشمال الأفريقي.

كما ساهمت المراكز الطبية والمشافي والصيدليات والعطارين في العالم الإسلامي على شدة الطلب على التوابل، مما أدى إلى تنمية المبادلات التجارية وظهور أنماط جديدة من العادات. [17] وقد أدى كل هذا إلى زيادة الطلب على التوابل، التي دخلت في صناعة العقاقير الطبية وحفظ الأطعمة وتحسين مذاقها.

كذلك أصبحت التوابل والبخور ضرورية للكنائس أيضا، حتى رهبان الأديرة رق ذوقهم، وطاب مذاقهم حتى أصبح من العسير عليهم الحياة من دونها. فعلى سبيل المثال كان يوجد في مخزن أحد الأديرة بأوروبا هذه الأصناف موزونة بالرطل، (120 فلفل، 120 كمون، 70 زنجبيل، 15 قرفة، 10 بخور وغير ذلك من عشرات الأصناف). [18]

وكان الفلفل [19] أكثر هذه التوابل طلبا، وارتفع ثمنه ارتفاعا هائلا فضلا عن ندرته لشدة إقبال الأوروبيين عليه، حتى صار هناك مثل شائع في العصور الوسطى بتشبيه الشيء النادر التالي بالفلفل فيقولون: «غال كالفلفل». [20] ونتيجة هذه الندرة وارتفاع ثمنه أصبحت له قوة شرائية[21] يتعامل بها في أحوال معينة، فكان رؤساء الكنيسة الفرنسية يتقاضون العشور توابل، سواء كانت فلفلا أو زنجبيلا، كما أن العبيد كانوا يشترون حريتهم بأحمال من الفلفل، كما كان اليهود يدفعون ضريبة من الفلفل والزنجبيل للسماح لهم بحيازة مدافن ومدارس، وكان يؤدى كإيجار للأراضي الزراعية في إنجلترا. [22]

كذلك كان الفلفل في الصين يقدم مرارا كمكافأة مقابل الخدمات المقدمة للدولة في عهد أول إمبراطور لأسرة المنج (ming). وقد سجلت هذه الممارسة لأول مرة عام 1379 م، وخلال العامين 1391 و 1392 م حيث تقاضى 13800 ضابط وجندي مثبتين بالخدمة البحرية، و 12000 جندي عملوا ببناء السفن مكافآتهم بهذه الوسيلة. وفي عام 1403 م أعطيت مكافأة من الفلفل لموظف

لصنعه للخاتم الإمبراطوري. كما ورد ذكره في إحصاء لثروة أحد رؤساء الوزارة في الصين أعدم لتعامله مع دولة أجنبية، [23] مما يدل على عظم قيمة الفلفل وارتباطه بالثراء والترف لدى الصينيين.

وأشهر مناطق إنتاج الفلفل مجموعة جزر جنوب شرق آسيا والهند. وتشبه شجيرات الفلفل دوالي العنب وتغرس بجوار أشجار النارجيل والبامبو أو أي أخشاب أخرى، وهذا يدل على أنه نبات متسلق وتغمره المياه باستمرار. وإذا نضج تسقط عناقيده على وجه الماء حيث يجمع. وأجوده النظيف الخالي من التراب والسليم من الاحتراق. والفلفل نوعان الأسود وهو الحريف، ويدخل في تتبيل الأغذية والمشروبات، والأبيض يدخل في صناعة الأدوية، [24] حيث ينفع مع النطرون في علاج البهاق، وهو مدر للبول وإن احتملته المرآة بعد الجماع منع الحمل. [25]

والزنجبيل من التوابل التي اشتد الطلب عليها أيضا في الأسواق العالمية، ويشبه الفلفل في طبيعته، وإن لم يستخدم في تتبيل الأطعمة، واستعمل بكثرة كمشروب، كما دخل في صناعة العقاقير، حيث يجلو البرد والرطوبة من الحلق، ويشفي برد المعدة والكبد، وأجوده ما كان طريا خاليا من السوس والعفونة، ومناطق إنتاجه هي مناطق إنتاج الفلفل نفسها. [26]

وكان القرنفل أيضا من التوابل المطلوبة في الأسواق، ومناطق إنتاجه هي الهند والشرق الأقصى وإن كان يكثر في إندونيسيا. وهو عبارة عن البراعم المقفلة لأزهار شجرة القرنفل وبعد جمعها تعرض للشمس لتجف.. واستخدم لتطييب النكهة ومعالجة الغثيان. ويذكر شو-جو-كوا أن كبار موظفي البلاد يضعون القرنفل في أفواههم عند عرضهم لبعض الأمور في حضرة الإمبراطور. [27]

كما كان الطلب شديدا على الدار صيني (القرفة)، وتنبت ببلاد الصين والملايو والحبشة. وتشبه شجرة القرفة شجرة الصفصاف، إلا أنها تفوقها ارتفاعا. ولحاء الشجرة هو الذي يستعمل في صناعة العقاقير الطبية، ويفيد في حالات الحمى والدوسنتاريا بالإضافة إلى استعماله في تتبيل اللحوم والمشروبات. [28]

وغير ذلك كثير من أصناف التوابل التي اشتد الطلب عليها كالهيل، والخولنجان، [29] والإهليلج وكلها دخلت بصفة أساسية في صناعة العقاقير

الطبية وفي الأغذية والمشروبات.[30]

وعلى العكس من التوابل، التي تركزت مناطق إنتاجها في الشرق الأقصى وجزر الهند الشرقية والهند، نجد أن البخور[31] والعطور توزعت مناطق إنتاجهما بين المناطق السابقة وجنوب شبه الجزيرة العربية خصوصا البخور.

فقد اشتهرت جنوب الجزيرة العربية خصوصا عمان بإنتاج اللبان، حيث توجد أشجاره فيها، وعلى سطح هذه الشجرة تسيل مادة صمغية عندما تجف تصبح لبانا، حيث يجمع ويصدر. وكان أغلبه يصدر تجاه الشرق وخصوصا الصين التي كانت تستورد منه كميات كثيرة، حيث تفرق السلطات الجمركية في تقدير الرسوم بين ثلاثة عشر صنفا من اللبان، وذلك طبقا لشدة وقوة عطريته. وأجوده عقلة الصباع ويسمى عند العامة اللبان المتساقط، أما الصنف التالي في الجودة فيسمى اللبان المكمور، وينحل هذا الصنف إلى ثلاث رتب: ممتاز ووسط ورديء، ويلي ذلك بخور الحبيب وينقسم أيضا إلى ثلاث رتب.[32]

ومن الأخشاب ذات الرائحة الذكية، والتي شاع استعمالها بكثرة خشب الصندل، وبوجد في جزر المحيط الهندي بجنوب شرق آسيا والشرق الأقصى، ويحصل على الصندل بأن تقطع الشجرة وتجفف في الظل. وتكون للخشب رائحة ذكية قابلة للتصاعد البخري، فهي عند إحراقها تبز صنوف البخور الأخرى. وهناك ثلاثة أصناف: الأصفر، والبني، والبني القاني، والأخير هش خفيف، وشدة العبق في هذه الأنواع تكون واحدة.[33]

أما أجود أصناف الصندل فتؤخذ من الأشجار المعمرة حيث يكون اللحاء رقيقا والرائحة مخزونة بأكملها فيه. وقد كثر استعماله في الشرق، خصوصا في البلاد التي تحرق فيها جثث الموتى، حيث تحرق بالخشب المعطر أثناء الاحتفال الديني، وتعطر بها الأجسام ضمن ما يوضع فيها من عطور وروائح.[34] كذلك يعتبر المسك من العطور طيبة الرائحة، ويختلف عن الصندل في أنه إنتاج حيواني. ويؤخذ من قط الزباد وهو نوع من الظباء يعيش في التبت والصين، ويوجد المسك في غدة ببطن ظباء المسك، فإذا ما حكها في أي شيء انفجرت وأفرغت ما بها، فيخرج الناس لجمعها. وأفضل أنواع المسك وأذكاها رائحة يأتي من التبت، يليه السندي ثم الصيني وأفضله ما يأتي من خانفو.[35]

أما العنبر فهو عطر بحري شهير يستخرج من المحيط. وقد اختلفت الأقوال في مصدره فمنهم من قال إنه من البحر، وآخر زعم أنه طل يقع على بعض الأشجار في البحر ثم يترشح من خلالها وينعقد هناك. وآخرون قالوا إنه روث حيواني مائي. [36] وقال المسعودي والسيرافي عنه: إن الأمواج تقذفه على الشاطئ، ويركب أهل الشجر نجبا تعرف بالنجب المهرية تركب في الليالي القمرية ويسيرون بها على سواحلهم، فإذا رأت النجب العنبر بركت فوقه فيتناوله الراكب. [37] ولكن ماركو بولو يصف طريقة الحصول على العنبر عند كلامه عن جزيرة سقطري بقوله: «ويعثر السكان على سواحلهم على كثير من العنبر الذي يفرغ من أحشاء الحيتان. ونظرا لأنه سلعة تجارية يشتد الإقبال عليه فإنهم يجعلون حرفتهم الإمساك بهذه الأسماك، ويتوصلون إلى ذلك بحربة شائكة يرشقونها في جسم الحوت رشقا قويا ثابتا، بحيث لا يمكن نزعها. ويثبت في هذه الحربونة الطويلة حبل طويل في آخره شمندورة بقصد معرفة المكان الذي توجد فيه السمكة متى ماتت، وعندئذ يسحبونها إلى الشاطئ ويشرعون في استخراج العنبر من بطنها. بينما يحصلون من رأسها على عدة براميل من الزيت العنبري». [38] وأشهر مناطق إنتاج العنبر الساحلان الأفريقي والعربي، ومن فوائد العنبر على حد قول القزويني: «تقوية الدماغ والحواس والقلب تقوية عجيبة، وينفع المشايخ جدا بلطف تسخينه. والشربة منه دانق وما فوقه مضر». [39] وبجانب ما سبق هناك كثير من السلع العطرية الأخرى، كالكافور، والعود الهندي، وعود الند وغيرها.

ولم تقتصر ثروات منطقة المحيط الهندي وتجاراته على التوابل والعطور، ولكن كانت هناك أيضا سلع رائجة جدا في ذلك الوقت مثل اللؤلؤ والجواهر.

واشتهرت مناطق إنتاج اللؤلؤ على طول شواطئ المحيط الهندي، وإن تميزت مناطق بعينها على طول سواحل المحيط. كساحل بربرة (الصومال)، وسقطري، عدن الشحر، وقطر، والخليج الواقع بين سيلان والهند، وملاكة وسواحل الصين وأعلاه قيمة ما يستخرج من الساحل العربي.

وللؤلؤ صفات كثيرة. لذلك قسم إلى أصناف منها: المدحرج الذي يسمى القار، [40] وأكبره القطري نسبة إلى موضع استخراجه عند قطر، والعدسة وهي الممتلئة. [41]

أما طرق صيد اللؤلؤ، فهي متشابهة تقريبا في جميع المناطق. وكانت تصاحب عملية الغوص بعض الطقوس الخاصة لا سيما في ساحلي الهند وسيلان.

وكانت عملية الصيد تتم على النحو التالي: تتجمع مراكب الصيد خلال شهري أبريل ومايو، وهي مواعيد الصيد، وعلى كل مركب عشرات من الرجال البارعين في الغوص، ومعهم كثير من الأحجار الثقيلة والحبال. وتتميز منطقة الصيد بأنها قليلة الغور، يتراوح عمقها ما بين قامتين وعشر قامات (القامة حوالي متر ونصف)، وتربط الحبال حول أجسام الغواصين وتسد أنوفهم بالشمع الأصفر، على حد رواية شو-جو-كوا. [42] أما ابن بطوطة فيذكر أن الغواص يضع على وجهه شيئا من عظم السلحفاة، ويصنع من هذا العظم شيئا يشبه المقراض (المشبك) يشده على أنفه، [43] ومع كل واحد منهم شبكة أو مخلاة يمسكها بيده. وهناك حبل آخر غير المربوط به الغواص يربط به حجر يزن حوالي ثلاثين منا[44] يمسكه الغواص بيده لكي يجذبه إلى القاع، وعندما يصل الغواص [45] إلى القاع يجمع المحار بمساعدة سكين حاد، لكي يقلع بها من المحار ما يصعب جمعه بيده، وعندما يضيق تنفسه يجذب الحبل بإشارة معينة فيسحب إلى ظهر المركب ليستريح [46] قليلا قبل أن يعاود الكرة. وفي فترة استراحة الغواص ينزل آخرون ينقسمون إلى مجموعات فتنزل مجموعة بعد أخرى، على أن يكون هناك مجموعة ثابتة على ظهر المركب بعدد الغواصين، وهي التي تقذف بهم وتجذبهم وتأخذ المحار منهم. ويتفاوت عدد المحار المجموع حسب منطقة الغوص وحسب مهارة الغواصين. [47]

ولأن عملية الصيد كانت عملية كبيرة لا يستطيع أن يقوم بها أحد بمفرده، فلا بد من مجموعة كبيرة تستدعي تنظيما وتجميعا لعناصر عدة مثل: المراكب وتموينها من الماء والغذاء لفترة طويلة، ولوازم الصيد، وتجميع الأطقم التي ستعمل عليها، أي أنها كانت عملية رأسمالية. لذلك يبدو أن التاجر كان يقوم باستئجار الغواصين ورجال المركب، وربما المراكب أيضا مقابل أجر معين يتم الاتفاق عليه، وذلك خلال مدة الصيد فقط، أو نسبة معينة من حصيلة الصيد والباقي له.

وهناك من الجواهر ما ندر وجوده في معظم الأماكن وكثر في مكان

معين كالياقوت الذي اشتهرت به سيلان فقط وكثر بها «يوجد الياقوت في جميع مواضعها». وعلى حسب رواية ابن بطوطة فإن الأرض جميعها ملك للملك، فمن يريد البحث عن الياقوت يشتري قطعة أرض ويبحث فيها عن الياقوت الذي يكون في أحجار بيضاء مشعبة، وهذه الأحجار يتكون داخلها الياقوت. وتعطى هذه الأحجار لطائفة من الصناع تسمى الحكاكين فيحكونها حتى تتفلق عن أحجار الياقوت. [48]

أما التيفاشي [49] فيذكر أن الياقوت يوجد على قمم الجبال المرتفعة التي يصعب الوصول إليها، إما لارتفاعها وإما لكثرة الحيات والأفاعي فيها، فإذا لم تحدث سيول ورياح تجرف لهم ما على الجبل من حصباء الياقوت ندر. لذلك عمد التجار إلى حيلة، وهي أن يذبحوا ذبائح من حيوانات مختلفة وتقطع قطعا كبيرة، وتترك في سفح الجبل فتأتي النسور التي تقطن أعالي الجبل، فتحمل ذلك اللحم إلى أوكارها وتنازعها نسور أخرى قطعة اللحم فتخطفه منها وتطير بها، فيقع ما يكون قد علق بها من الياقوت لثقله على الأرض فيلتقطه التجار. [50]

وكان سلطان سيلان يشتري جميع الياقوت النادر، فما زاد قيمته على مائة فنم «ستة دنانير من الذهب» يدفع السلطان ثمنه ويأخذه. وكان الياقوت من الكثرة لدرجة أن جميع نساء سيلان يمتلكن قلائد من الياقوت الملون، تلبس في الأيدي والأرجل بدلا من الأسورة والخلاخيل. [51]

وينقسم الياقوت إلى درجات: الأحمر والأصفر والأسمانجوني (فمنه الأزرق، واللازوردي، والنيلي، والأبيض).. وكل درجة من تلك تنقسم إلى أقسام. وللياقوت خواص طبية حيث يمنع نزيف الدم إذا وضع على المكان المصاب، بالإضافة لاستخدامه كحلي. [52]

وبالإضافة إلى اللؤلؤ والياقوت وجد الزمرد والتوباز والعقيق والفيروز بمناطق المحيط الهندي، خصوصا الهند وسيلان والشرق الأقصى، وكل تلك الأحجار الكريمة كانت تستخدم في التزين، كما كانت تستعمل أيضا في بعض الوصفات الطبية والسحرية. [53]

وتذكر سونياهاو أنه شاع في العصور الوسطى، خصوصا أوروبا، وأن للأحجار الكريمة حظا أوفر في القيمة العلاجية، وكان هناك مثل: «إن قيمة الأعشاب عظيمة ولكن قيمة الأحجار الكريمة أعظم». وذهب بعض

العلماء إلى أن سبب ذلك هو أن الأحجار الكريمة إذا شرف جوهرها حلت فيها بركة الخالق وعظمت قيمتها.

وكان هناك اعتقاد راسخ بأن كل ما يحتاج إليه الإنسان لينعم بسلامة العقل والجسد هو أن يقرن إلى شخص بعض الجواهر المعينة، لتضفي عليه الفضيلة والشجاعة والإخلاص ليصبح محبوبا يأمن المخاطر.

كما أن مفعول هذه الجواهر لا يظهر على الوجه الأكمل إلا إذا قرنت إلى جزء من الجسد. فمثلا الماس إذا وضع على الكتف الأيسر أو تحت الإبط أكسب صاحبه مناعة ووقاه شر الخصومات والتشاحن والكابوس والأطياف، لأنه جوهر المحبة والوئام. [54]

أما الياقوت الأزرق فهو أكرم الجواهر وأليقها بتزيين أصابع الملوك، فهو يحفظ سلامة أطراف الجسم، ويلطف ثورة الحمى إذا علق قرب وضع النبض أو عروق القلب، وهو يشرح الصدور ويساعد على تخفيف حدة الانفعالات القلبية، ويوقف نزيف الأنوف إذا وضع على الأضلاع.. . الخ.. وإلى جانب ذلك يعين العرافين ويرشدهم إلى أحسن الردود المنشودة، وللسحرة ولع شديد به، وهو يخرج المساجين من سجونهم ويفتح ما استغلق من الأبواب بمجرد لمسها. [55]

وهكذا كان لكل الجواهر صفات وفوائد واستعمالات، مثلها مثل التوابل، بل إن الاعتقاد في وصفاتها اعتقاد راسخ، لذلك اشتد الطلب عليها. وكان نتيجة ذلك ارتفاع قيمتها، وكيف لا ترتفع قيمتها وهي تعالج وتداوي وتحل الألغاز، وتجمع بين المحبين، وتقضي على الأشرار ويستعين بها العرافون لمعرفة الغيب.

ويمكننا أن نضيف إلى الجواهر معدنا نفيسا، كثر تداوله بين مختلف الطبقات رغم ارتفاع قيمته، بل إن هذا المعدن النفيس كان عملة رئيسة سادت في المحيط الهندي، بل في العالم أجمع، وكانت تقيم به السلع ألا وهو الذهب. [56]

إن حركة هذا المعدن في العالم تشير أو تعطي دلالة على مكانة الدولة ومدى تقدمها وارتقائها ومدى ما ستناله من تقدم.

ففي بداية العصور الإسلامية، عندما كان الذهب [57] وفيرا في العالم الإسلامي، وكانت منطقة التجارة الإسلامية بالمحيط الهندي وأفريقيا هي

مناطق إنتاج الذهب، كان العالم الإسلامي هو العالم المتقدم المسيطر رائد للعلوم والفنون، وبتسرب الذهب الإسلامي لأوروبا مقابل الأسلحة والأخشاب التي كانت مصر-وهي قائدة العالم الإسلامي في ذلك الوقت-تفتقر إليها. بدأت أوروبا نهضتها وزادت قرارات التحريم الخاصة ببيع الأسلحة والأخشاب والتي صدرت في أوروبا من ارتفاع أسعارها، وغالبا ما كانت تباع بالذهب.

ومصداقا لهذا القول يقول «موريس لومبارد:< إلا أن الذهب الذي كان يتسرب من المنطقة الإسلامية لم يرجع إليها كله، فظل جانب منه في أوروبا البرابرة، وجانب آخر أهم في بيزنطة، وتسرب جانب ثالث إلى المحيط الهندي وآسيا الوسطى خارج نطاق الدورة النقدية.

وقام هذا الذهب الإسلامي الذي رسب في المناطق المجاورة بدور نشط إنشائي فيها. فهو يمثل جزءا من القوة الاقتصادية التي كسبتها هذه البلاد بحصولها على الذهب محرك التجارة الكبيرة، فنهضت أوروبا الشمالية وتجدد النشاط في الغرب ونمت التجارة في المحيط الهندي وآسيا الوسطى».[58]

والذهب هو أكثر المعادن احتفاظا بمكانته على مر العصور، فضلا عن استعماله في العروش للتيجان والحلي. فقد كانت له أهميته القصوى في التبادل التجاري، وكانت مناطق إنتاجه الرئيسة في أفريقيا في مصر وغرب ووسط أفريقيا وفي سفالة (موزمبيق)، كما ذكر المسعودي أنه يوجد في جزائر المحيط الهندي. [59] كذلك يذكر القزويني أن الذهب يوجد بكثرة في بلاد الواق الواق. [60] ويخبرنا ماركو بولو بأن مقدار الذهب الذي يجمع من جاوه [61] يفوق كل تقدير وتصور. وكان تجار الصين يستوردون منه مقدارا ضخما. [62]

وقد واكب تدفق الذهب في تلك الفترة تقدم التقنيات في معالجة الفلز، وذلك باستعمال الملغمة[63] بشكل شامل، وكانت هذه الطريقة تستعمل زئبقا إسبانيا الذي كان يصدر إلى مصر وآسيا الوسطى والمحيط الهندي، أي نحو كل الأقطار للمنتجة للذهب. [64]

وإذا كان الذهب يمثل عنصرا اقتصاديا هاما له قيمته لمن يملكه. فهو مؤشر هام وواضح للدلالة على مكانة الدولة. ومازال الذهب إلى الآن يمثل

هذا القدر من الأهمية الدالة على مكانة الدولة بل الأفراد.

وكانت الفضة من المعادن النفيسة التي استعملت كحليّ وفي ضرب بعض العملات كالدراهم. وقد كانت جزر المحيط الهندي الشرقية مناطق إنتاج رئيسة للفضة. وكان أهل سومطرة يستعملون قطعا من الفضة في معاملاتهم التجارية، كما تعاملوا في جاوة بقطع من الفضة المخلوطة بمعادن أخرى كالنحاس الأبيض والقصدير مختومة على أساس أن كل 6 قطع فضة تساوي تايلا[65] ذهبا. ويتعامل أهل بورنيو بقطع من الفضة إلى جانب قطع من الذهب.[66]

وهكذا كان الذهب والفضة معدنين رئيسين تقيم بهما السلع في تلك الفترة، بالإضافة إلى طريقة المقايضة التي كانت شائعة أيضا في جميع أنحاء العالم. وفي حقيقة الأمر أن طريقة التعامل النقدي الآن، وكذلك القوة الاقتصادية للدولة لم تتغير كثيرا. فالعملة النقدية الآن تقدر قيمتها وقوتها في سوق المال بمدى ما تملكه الدولة صاحبة العملة من غطاء ذهبي يوازي قيمتها. وكلما زادت قيمة الغطاء قويت قيمة العملة، ليس هذا فقط، بل أهم من هذا قيمة النشاط الإنتاجي للدولة (الصناعي-الزراعي-الاستخراجي). كما أن المقايضة استمرت وإن كان يطلق عليها الآن (التبادل التجاري)، وهو ما يتم باتفاقيات التبادل التجاري بين دولة وأخرى.

وكما كانت للتوابل والأحجار الكريمة أهمية في تجارة المحيط الهندي كانت للمعادن أهمية تقارب تلك الأهمية، وإن اتسمت تجارة المعادن بأنها تجارة داخلية، أي أنها تقوم بين دول المحيط فقط، بعكس السلع السابقة التي كانت تصدر إلى باقي أنحاء العالم خصوصا أوروبا. وكان الكم المتداول من المعادن في تجارات المحيط ضئيلا.

ويبدو أن ذلك كان راجعا إلى صعوبة استخراجها، فضلا عن احتياجها لتقدم في تقنيات الصناعة للتمكن من إنتاج كميات ضخمة، لم يتوصل إليها في ذلك العصر كإنتاج الحديد أو النحاس وغيرهما. كما يمكن أن يكون لقلة الطلب عليها، لعدم انتشارها في المواد المصنعة، أثر في عدم إنتاج كميات كبيرة، لذلك لم تشهد تلك الفترة إنتاجا ضخما لتلك الخامات. وفضلا عن ذلك كله ضرورة إجراء عمليات تحويلية للخامات المستخرجة حتى تصل إلى المنتج النهائي الذي يدخل في عمليات الصناعة.

فكان الحديد ينتج في جميع دول المحيط عدا الساحل العربي، ولكن اختلفت جودته من منطقة لأخرى، وكان أجوده هو الحديد المنتج من شرق أفريقيا. وكانت الهند تعتبر من أكثر المناطق تقدما في صناعة الحديد، إذ توصلت إلى صناعة الفولاذ المصهور الذي اشتهر باسم الهندواني، أو الهندي الذي صنعت منه السيوف الهندية الشهيرة في الأدب العربي بالمهند لمتانتها وحدة شفرتها ومرونتها. [67]

كما اشتهرت جنوب غرب الهند بمناجم النحاس، كذلك تفوقت في الصناعات البرونزية والنحاسية، وكان أغلب النحاس المستخرج يدخل في صناعة الأواني النحاسية وفي التكفيت والتطعيم. وقد حظيت صناعة النحاس الهندية بتقدير كبير لدرجة أن التجار العدنيين كانوا يفضلون الأوعية والمصنوعات النحاسية والبرونزية من الهند عن مثيلتها المصنوعة في اليمن على الرغم من أن اليمنيين لهم تراث طويل في ذلك. [68]

أما المنتجات الخشبية فكانت تمثل طلبا ملحا بالنسبة للخليج العربي وشبه الجزيرة العربية، حيث إن هذه المناطق فقيرة في الغطاء الغابي، والخشب لهم يمثل سلعة هامة وضرورية وليست ترفية. فمنه كانت تصنع السفن التي مثلت عصب النشاط الاقتصادي كما استعمل في بناء المنازل.

وكانت الهند فصاعدا اتجاه الشرق الأقصى أهم مناطق إنتاج الأخشاب خشب الساج والنارجيل خاصة، وهي الأخشاب الرئيسة اللازمة لصناعة السفن.

لذلك كان الخشب يصدر إلى الساحل العربي والبحر الأحمر لاستخدامه في صناعة السفن والبناء. كما كانت تذهب طائفة من الصناع إلى مناطق إنتاج الأخشاب خصوصا في جزيرة المالديف لصناعة السفن هناك. [69]

ويبرز لنا الخشب باعتباره سلعة هامة وحيوية لدول غرب المحيط حقيقة مؤكدة مؤداها أنه على الرغم من أنه كان سلعة هامة وحيوية، تمثل عصب الاقتصاد والركيزة التجارية للساحل العربي، فلم تعمد الدول المنتجة له في الشرق إلى حجبه، لتتحكم هي في تجارة المحيط خصوصا أنها منتجة لأغلب سلع النشاط التجاري. وبدل هذا على مدى ما كانت تتمتع به المنطقة من حرية اقتصادية تفوق ما نادى به أئمة الاقتصاد الحر كآدم سميث.

يقابل ذلك قرارات التحريم التي كان يصدرها البابا لمنع دول أوروبا،

خصوصا المدن الإيطالية، من تصدير الخشب والسلاح إلى دول البحر المتوسط الإسلامية. وعلى الرغم من ذلك فقد فشلت دائما محاولات الحصار الاقتصادي من جانب البابوية، لأن الدينار، بالنسبة للإيطاليين، كان أقرب من الرب وأكثر أهمية. إلا أن قرارات التحريم هذه بالطبع أدت إلى رفع أسعار السلع الداخلة في قرار التحريم.

وكما كان الخشب من السلع الأساسية المهمة كان العاج من السلع الترفيهية. وعم إنتاجه جميع دول المحيط الهندي عدا شبه الجزيرة العربية والصين وبعض جزر المحيط كمدغشقر. إلا أن هذا الانتشار الواسع للعاج لم يمنع من نشوء تجارة مهمة ونشطة بين شرق وغرب المحيط، حيث كان ينقل من أفريقيا إلى الهند والصين.

ويرجع ذلك لاختلاف نوعية العاج، فعاج شرق المحيط هش ضعيف مما يجعله غير صالح للأغراض الاحتفالية والصناعية. بينما كان عاج غرب المحيط (شرق أفريقيا)[70] سهل التشكيل، فكان يدخل في أدوات الرينة والأمشاط. كذلك كان ملوك الصين وقوادها يفضلون الأعمدة العاجية، وكان الموظفون الصينيون الرسميون يذهبون إلى البلاط في أردية مزخرفة وموشاة بالعاج المحفور. وأما في الهند فكان يستعمل في الحراري (نصب الخناجر) وفي قوائم السيوف، وهي القراطل (سيوف معوجة)، كما كانوا يصنعون منه الشطرنج والنرد. كذلك كانت العرائس الهندية يزين أنفسهن بالعاج المحفور المستورد من شرق أفريقيا، [71] ولذلك كان الطلب عليه كبيرا، ولشدة الطلب على العاج المصدر من شرق أفريقيا فرضت عليه ضرائب ورسوم كبيرة، مما أدى إلى انتشار الرشوة لتجنب هذه الرسوم والضرائب. [72]

وراجت سلعة أخرى مهمة ألا وهي تجارة الخيل، وكانت تستورد من الساحلين العربي والفارسي إلى الهند. وكما يذكر البعض فإنه كان يصدر سنويا حوالي عشرة آلاف رأس من الخيل. ويبدو أن أرباحها كانت طائلة، حيث يذكر بعض الباحثين أن سعر الحصان الواحد بلغ 220 دينارا ذهبا. [73] ويراودني الشك في أن هذا السعر مبالغ فيه إلى حد ما لأنه إذا كان عدد الخيول المصدرة حوالي عشرة آلاف حصان فإذا يبلغ إجمالي قيمتها حوالي مليوني دينار ذهبا وربع مليون دينار وهذا مبلغ كبير.

وقد بلغت أهمية الخيول في الهند مكانة عالية، فكان المغول يعاقبون سارق الحصان بالموت. وربح منها راجات الهند مبالغ طائلة. وقد أدت غزوات المغول إلى المدمرة إلى ارتفاع أسعار الخيول، نظرا لتوقف الطرق التجارية واضطراب الأحوال فيها. وقد قسم أحد سلاطين دهلي الحصان إلى ثلاث مراتب، طبقا لتربيته ونوعه، كما حدد أسعار الخيول التي لا تصلح للخدمة العسكرية، والتي تستخدم في النقل وغير ذلك، وأسعارها أقل من أسعار خيول الحرب. (74) وكانت الخيول تستخدم في الهند أساسا في الحروب، بالإضافة إلى امتطائها نظرا لما في ركوبها من جمال وهيبة. لذلك سارع أمراء الهند في استيرادها، كما أن هذه الكثرة في استيراد الخيول ترجع إلى عدم ملائمة الهند للخيول فكان يفقد أغلبها. وقد ذكر العمري ذلك عن الهند فقال: «ومتى طال مكث الخيل بها انحلت، كما أنه مهما كانت قوة الفرس فإن نتاجها يكون ضعيفا مشوها». (75)

وكان للمنسوجات نصيب وافر في تجارة المحيط الهندي، وطبقت المقولة الشائعة «ما خف حمله وغلا ثمنه» على تلك السلعة. فكان النصيب الأكبر في هذه التجارة للحرير لأن المنسوجات القطنية كانت تصنع في كافة الدول. فضلا عن أن مصر كانت تصدر لأفريقيا كثيرا من المنسوجات المتنوعة، بالإضافة إلى أن المنسوجات القطنية أو الكتانية تحتل مساحة أو حيزا كبيرا من السفينة، مع رخص ثمنها لذلك قل تصديرها.

أما الحرير فقد غلا ثمنه، وكانت الصين هي المنتج الرئيس للحرير الجيد الذي لا يعادله حرير آخر. وكانت أصناف الحرير كثيرة فقد ورد في الجينزا اثنا عشر صنفا من الحرير، تختلف حسب الجودة وطرائق الصناعة ودرجات التجهيز، وكانت الأقمشة الحريرية تميز حسب البلد المنتج. (76)

وكما برع الصينيون في نسج الحرير برعوا أيضا في صناعة البورسلين. وصار البورسلين الصيني أغلى وأقيم وأجمل من مثيله في أي دولة. وكان يمثل هو والحرير سلع التصدير الرئيسة للصين. لذلك نجد أن البورسلين الصيني هو المكتشف الرئيس في الحفريات الأثرية في أفريقيا وشبه الجزيرة العربية، فضلا عن القطع الوفيرة التي لم ينشر عنها شيء بعد. وهذه الكثرة توحي لنا بأنه في القرن الخامس عشر الميلادي صارت الأواني الصينية في متناول الجميع حتى الفقراء، حيث كان معظم الناس يستخدمون

سلاطين يغرفون بها الطعام بدلا من تناوله في إناء الطبخ، وكان ذلك قاصرا على الطبقات العليا من قبل. (77)

ولم تكن الآنية الصينية تستخدم استخداما عائليا فقط، بل شكلت طرزا شعبيا للزخرفة حول محاريب المساجد، وفي زخرفة المقابر على الساحل الشرقي لأفريقيا. وجدير بالذكر أن كانتون كانت الميناء الرئيس لتصدير تلك السلعة إلى باقي أجزاء المحيط الهندي، فضلا عن أكبر أسواقها كانت سوق البورسلين. (78)

لكن انتشار البورسلين (79) بين مختلف الطبقات يجعلنا نحاول البحث عن هذا السبب المهم الذي جعل سلعة تختص بها الطبقات العليا فقط تصبح في متناول الفقراء.

فهل أدى تكنيك صناعة البورسلين وتطورها إلى وفرة في الإنتاج، تبعها زيادة المصدر منها، وبالتالي رخص السلعة ؟ أم أن صناعة البورسلين الصيني شهدت منافسة حادة من صناعات مماثلة في بلاد مختلفة كالعراق واليمن وغيرهما من الدول، مما أدى إلى انخفاض السعر ؟ مما سهل الحصول على هذه السلعة بالنسبة لطبقات كان من المفترض أنها غير قادرة اقتصاديا على شراء هذا المنتج الثمين.

صحيح أن البورسلين كان ينتج في مناطق مختلفة من المحيط، ولكن المنتج الصيني يختلف، حسب روايات المؤرخين والرحالة، في الجودة عن مثيله، كما أن الطلب كان عليه بالذات، إلى جانب ذلك فإن المكتشفات الأثرية كلها لصناعة صينية. إذا لم تدخل مناطق أخرى في نطاق المنافسة مع المنتج الصيني لفارق الجودة، وإن كان هناك من يقول بأن البورسلين المكتشف في شرق أفريقيا لم يصنع في الصين بل في أنام (Annam) (فيتنام). (80) فهل أطلق على البورسلين غير الصيني اسم الصين للدلالة على جودته ؟ على كل يظل هذا مثار تساؤل.

ويكمن رخص أي سلعة في توفرها، فهل كان توفر البورسلين نتيجة تطور تكنيك صناعة البورسلين ؟ أم أن اشتغال عدد جديد من الناس بصناعته ووجود مناطق جديدة لإنتاجه كان السبب وراء كثرة الإنتاج ؟ والراجح لدينا أن الصناعة الناجحة ذات الأرباح الطائلة تجتذب أفرادا جددا وتستوعب مناطق إنتاج جديدة للإفادة من مكاسب تلك الصناعة،

ولذلك يزيد الإنتاج على الطلب فترخص سعر السلعة، وبذلك تتحقق صحة نظرة العرض والطلب. وبالإضافة إلى السلع السابقة كانت هناك تجارة للرقيق في أرجاء المحيط الهندي وإن لم تكن بالصورة وبالحجم اللذين شهدهما المحيط الأطلسي. فقد كانت تجارة الرقيق في الهندي قطرة في إناء بالنسبة لتجارة الرقيق في الأطلسي.

ويذكر أحد الباحثين أن ما يسئ إلى العرب أنهم نقلوا شحنات لا تحصى من الرقيق [81] إلى أقاليم المحيط الهندي، وحتى الصين من الساحل الشرقي لأفريقيا، حيث ازدهرت هذه التجارة حتى نهاية القرن التاسع عشر. ويواصل الباحث كلامه ذاكرا أن تجارة العبيد كالقرصنة طبعا، تواجدت في المحيط الهندي منذ زمن سحيق، ولكن العرب هم الذين أعطوها شكلها النهائي، حيث أصبحوا متخصصين بها. [82]

ونتفق مع الباحث في أن تجارة العبيد كالقرصنة، وإن كانت في رأيي أكثر قسوة. أما مسؤولية العرب عن ازدهار تلك التجارة فأمر بعيد عن الواقع. كما سنرى من عرضنا لتجارة الرقيق في المحيط. كذلك فإن مسؤوليتهم تنتفي بعد ظهور المستعمرين الأوروبيين بداية بالبرتغاليين في أوائل القرن السادس عشر، وانتهاء بالإنجليز والفرنسيين والهولنديين وسيطرتهم على تقاليد الأمور بالمحيط الهندي.

ولبيان ذلك يجب علينا أن نجوس خلال أخبار الرحالة وفي المؤرخين، لمحاولة استكشاف هذا الأمر وإلقاء الضوء عليه، ومعرفة هل كانت تجارة العبيد تمثل أساسا اقتصاديا في تجارات المحيط الهندي، ليس هذا فقط، بل هل مثل العبيد قيمة إنتاجية ؟ أو بمعنى آخر هل ساهموا في النشاط الاقتصادي والإنتاجي في البلاد التي استعبدتهم بنشاط مماثل لما قاموا به في دول الغرب الأوروبي، حيث قاموا بأقسى الأعمال في المزارع والمناجم. وعلى أكتافهم عمرت أمريكا. وكان جزاؤهم مزيدا من القسوة.

ويذكر أحد الباحثين أن مسألة تجارة العبيد بساحل شرق أفريقيا مسألة محيرة. فلا توجد إشارة إلى مثل هذه التجارة في كتب الرحلات التي تناولت إقليم جنوب خط الاستواء، ولا أعرف في أعمال المؤلفين العرب إلا إشارة واحدة فقط، ويدل هذا على أن العبيد لم يكونوا عنصرا هاما في تجارة هذا الجزء من الساحل. [83]

ويتناول آخر الموضوع نفسه فيكتب «إذا ما اعتمدنا على الوثائق فإن أعداد العبيد كانت قليلة للغاية». [84] ويؤكد آخر هذا الرأي «بأن وثائق الجينزا التي ترجع إلى القرون من العاشر الميلادي إلى الثالث عثر الميلادي لا توجد فيها إشارة واحدة عن تجارة الرقيق». [85]

وإلى جانب بعض الآراء السابقة نجد أن هناك آراء أخرى تخالفها وتوحي بأن شرق أفريقيا هو المصدر الرئيس للرقيق، بل إن تلك التجارة أصبحت إحدى الأنشطة الرئيسة للتجار المسلمين في المحيط الهندي. ثم يتساءل صاحب هذا الرأي عن نصيب تجارة الرقيق في النشاط التجاري بين أفريقيا والصين. ويتولى الرد على نفسه بأنه يصعب الإجابة عن هذا السؤال مضيفا بأنه يبدو أن وسطاء من إندونيسيا كانوا يتحكمون في عمليات التبادل. [86]

وجاءت إشارات متفرقة قليلة في بعض المصادر عن الرقيق، فيذكر جو-شو-كوا أنه إذا حدث ثقب في السفينة كان القبطان يأمر عبيده المناكيد أو الأبالسة بترميم الثقب من الخارج لمهارتهم في السباحة. [87] ويعلق المترجم على ذلك بأن بينج-تشو-كورتان يقول عن هؤلاء «العبيد الأبالسة:< إن سراة القوم في كانتون كانوا يحتفظون بالكثير من العبيد الأبالسة. وهم أغراب ذوو قوة، رقيقو المزاج، سود البشرة، حمر الشفاه، وشعورهم مجعدة مشوبة بصفرة، ومنهم نساء أيضا، وهم مواطنون ينتمون لجزر تقع فيما وراء بحر الصين. وليس من المستبعد أن يكون هؤلاء العبيد زنوجا أفارقة. ففي هذه المناطق كان عرب هذه الفترة يزاولون نشاطا كبيرا مشبوها. ويرد الكاتب على نفسه بأنه بشكل عام فإن هؤلاء العبيد كانوا أقرب شبها بالماليزيين، أو أقزام شبه جزيرة الملايو والجزر المجاورة لها جنوبا. ولقد استمرت عادة اقتناء العبيد السود في الصين إلى ما بعد النصف الثاني من القرن الرابع عشر الميلادي. بل ربما إلى فترة من الزمن أكثر حداثة. فمن بين الهدايا المجلوبة إلى بلاط الحاكم في الصين على يد بعثة قادمة من ملقا عبيد شبان، وبعدها بعام حضرت بعثة قادمة من بورنيو عبدا شابا أسود اللون. [88]

كما ذكر ابن بطوطة عند كلامه عن قصر إمبراطور الصين بأن له سبعة أبواب. ويهمنا هنا الباب السابع، حيث يجلس عليه الفتيان، ولهم ثلاث سقائف إحداها سقيفة الحبشان. [89] والثانية سقيفة الهنود، والثالثة سقيفة

الصينيين. كما جاء في معرض حديثه عن أهمية وكيل المركب في الصين بأنه «إذا نزل هذا الوكيل إلى البر مشت الرماة والحبشان بالحراب والسيوف والأطبال والأبواق أمامه». [90]

ويرى حزين أنه رغم وجود إشارات إلى شراء العائلات الثرية للعبيد السود من الزنوج إلا أن هناك سببا وجيها للقول: إن استيراد هؤلاء العبيد قد تحدد بدرجة كبيرة في المقاطعات الساحلية. وذلك أن الصين وبصفة خاصة مناطقها الداخلية، وبتزايد المجاعات العامة كان لها في كل وقت نظامها الخاص بالعبودية، وأعني شراء الأطفال في أوقات الأزمات، وتبنيهم بوصفهم أعضاء ينتسبون للعائلة نفسها. أو بوصفهم أتباعا من رتبة أقل (عبيدا). ومن الطبيعي أن تزدهر العبودية بشكل أكبر تحت سيطرة الحكام الذين يشجعون الاتصال البحري. وقد كتب أحد العرب في الحوليات الصينية أنه أحضر إلى البلاط الصيني عبدا ذا أعين ثاقبة وبشرة سوداء. [91]

من الواضح أنه لا يوجد رأي ثابت عن تلك التجارة البشرية في الصين. وإن كنا لا نستطيع أن ننفي وجود هذه التجارة. إلا أنها كانت ضئيلة الشأن، لأنها لو كانت رائجة لما اهتمت الوثائق الصينية بذكر حدث حضور عبد واحد، دلالة على أنه حدث مهم، وأيضا على ندرة وجود العبيد الأجانب على الأقل. كما أن الاهتمام بوصف لون البشرة بالسواد والشعر المجعد يدل أيضا على قلتهم. بالإضافة إلى أن هذا لا يعني بحال من الأحوال أن هؤلاء العبيد من الأفارقة، بل كما ذهب البعض ربما يكونون من الجزر القريبة من الصين وهذا أرجح الآراء.

وبخصوص ابن بطوطة الذي كان يعنى بكل شيء فلم يأت في حديثه ذكر للعبيد، بل إن ما قاله يضعنا في حيرة. إن وضع الأحباش بجوار الهنود بجوار الصينيين في سقائف، على حد قوله، يجعلنا نتساءل هل كان الأحباش والهنود مأجورين أم مرتزقة أم عبيدا ؟ سكت ابن بطوطة عن هذا. وهل من وصفهم الأحباش هم أحباش فعلا ؟ أم نعتهم بذلك للون بشرتهم ؟

وجدير بالذكر هنا أن ماركو بولو لم يذكر شيئا عن العبيد في الصين، علما بأنه مكث بها فترة طويلة ولم يترك شيئا إلا وصفه.

فهل يمكننا القول، بعد ذلك، إنها كانت تجارة هامشية وليس لها تأثير في الاقتصاد الصيني الذي اعتمد كليا على الحرير والبورسلين، وإن ظهور

العبيد في الصين كان مظهرا من مظاهر الترف والثراء، فلم يشاركوا في الحياة الاقتصادية، سواء في الأعمال التجارية أو الزراعية أو الصناعية.

وبتتبع ابن بطوطة في رحلته نجد أنه شاهد في قندهار[92] خمسين من المقاتلة الحبشان الذين يتحاشاهم اللصوص. وفي إحدى بلاد سرنديب كان مع زير البحر خمسمائة من الحبشان، [93] ولم يخبرنا رحالتنا عن ماهية هؤلاء الحبشان. هل هم عبيد، أم مرتزقة ؟ ولكن الشيء المؤكد أنهم تميزوا بمهارة عسكرية عالية، لأن ذكرهم يأتي دائما مرتبطا بالجندية ومتبوعا بأن اللصوص يخشونهم.

وقد وضحت قوتهم في مملكة البنغال الإسلامية بالهند، حيث استقدم الملك ركن الدين بارباك الذي حكم في جاور (864هـ-879 هـ) (1459 م-1474 م) ثمانية آلاف من الرقيق الأفريقي، وارتفع بهم إلى مكانة عالية في خدمته. وعندما أراد فاتح شاه 892 هـ / 1486 م عقابهم تمردوا عليه واغتالوه، وولوا أحدهم باسم بارباك شاه مكانه، واستمرت فترة حكمهم إلى عام (899 هـ / 1493 م)، حيث طردوا من المملكة، [94] مما يدل على أنهم كانوا طبقة منعزلة عن المجتمع.

ولا يعد هذا الرقم الخاص بأعداد الرقيق كبيرا أو دالا على كثرتهم، فإن ثمانية آلاف من الرقيق على مدى ربع قرن أو يزيد ليس بعدد ضخم، ولكنه يوضح لنا مدى قوتهم وصلابتهم ووحدتهم، والمجال الذي عملوا به.

أما ما ذكره العمري «بأنه لا يخلو يوم من الأيام في دهلي من بيع آلاف مؤلفة من الرقيق لكثرة السبي، ومع رخص قيمة الرقيق إلا أنه يوجد بعض الجواري الهنديات [95] يبلغ ثمنها عشرين ألف تنكة وأكثر». [96] ولا يعني ذلك بطبيعة الحال أن الرقيق المباع في أسواق دهلي مجلوب من أرجاء المحيط، ولكنه كما هو واضح من كلام العمري نتيجة الحروب بين ممالك الهند، مما أدى إلى وجود سبي مستمر. ومن الطبيعي أن تنقل تلك الجواري إلى مختلف بلدان العالم، وليس لبلدان المحيط فقط.

وكانت أسعار الرقيق تحدد طبقا لجمال الأمة وجنسها، والعمل المؤهلة لتأديته، كما حدد سعر الغلمان طبقا للقواعد السابقة. [97]

ولنتابع ابن بطوطة هذا «فعدت إلى قاليقوط فوجدت في الميناء أميرا من أمراء العرب بعثه السلطان بأموال يستجلب بها من قدر عليه من العرب

من أرض هرمز والقطيف لمحبته للعرب». [98] وعلى ما أعلم لم أعثر على ما يدل على أن العرب بيعوا في تلك الفترة كرقيق أو عبيد. فهل يقصد الفرس بصفتهم مسلمين أطلق عليهم العرب، أم هم عرب فعلا وعملوا كمأجورين وليسوا كعبيد.

وقد وجد في الساحل العربي رقيق هندي، فقد قابل ابن بطوطة قاضي عدن «سالم بن عبد الله الهندي»، وكان والده من العبيد الحمالين واشتغل ابنه بالعلم فرأس وساد. [99]

ويوضح لنا بزرك في إحدى حكاياته طريقة الحصول على العبيد في قرية من قرى الواقواق فيقول: «ولم نزل نحتال على أهل القرية ونسرق أولادهم ونشتري بعضهم من بعض بالفوطة والتمر والشيء اليسير، حتى صار معنا في المركب نحو مائة رأس من الرقيق صغارا وكبارا». ومن الطريف أن هؤلاء الرقيق قد سرقوا المركب ورحلوا بها. [100] وهذه الطريقة في الحصول على الرقيق كانت طريقة شائعة في مختلف الأماكن.

هذه الشذرات التي نجدها متفرقة في بطون الكتب وأسفار الرحالة، عن الرقيق في المحيط الهندي، تدل دلالة قاطعة على أن تجارة الرقيق لم تكن تجارة رئيسة في أي فترة من الفترات التي سبقت دخول المستعمر الأوروبي إلى المحيط. ووعى بازل هذه الحقيقة فقال: «إن تجارة الرقيق كانت في هذه الموانئ الشرقية قليلة الأهمية أو عديمة القيمة». [101]

ويؤكد ندرة الرقيق في المحيط دخولهم في نسيج الحياة الاجتماعية، حيث حدث تزاوج بينهم وبين سادتهم. وقد عومل الرقيق برفق. فقد كتب باربوسا ذاكرا أن «حال الرقيق في مومباسا تدل على ما لأسيادهم العرب هنالك من إنسانية، ويعجز الواحد أحيانا عن تمييزهم عن أسيادهم، إذ يبيح هؤلاء لهم أن يقلدوهم في اللباس وفي غيره وفي شؤون العيش». [102]

ولكن بعضا من الكتاب الأوروبيين يحاولون أن يحيلوا سيئاتهم إلى العرب متناسين ما فعلوه بالرقيق، فكانت شعوب المحيط الهندي تحصل على الرقيق بالحيلة عكس الأوروبيين الذين حصلوا عليه بالرصاص. هذا فضلا عن قلة الأعداد المباعة في موانئ المحيط الهندي مقارنة بمثيلتها بعد وصول أفاقو أوروبا.

أما عن دور الرقيق في المحيط الهندي فكان دورا حربيا في الغالب

الأعم على الرغم من عدم تأكدنا ما إذا كان هؤلاء عبيدا أم لا. كما كان لهم دور اجتماعي ترفيهي ولم يشاركوا في النشاط الإنتاجي.

وواضح أن الرق لم يكن أبديا، ولم يكن بالضرورة أن يكون ابن الرقيق عبدا مثل والده، بل كان يستطيع أن يندمج في الحياة العامة، ويتقلد أعلى المناصب كما سبق ذكره.

كل هذا يفسد مقولة بعض كتاب أوروبا بقسوة العرب في معاملة الرقيق، وشيوع تجارته في بلدان المحيط الهندي.

ويمكن القول إن هذا التنوع السلعي بالإضافة إلى التعدد في الموانئ أوجد نظما مختلفة في التعامل تختلف من ميناء لآخر. كما أوجد نظما تجارية وطرائق للتعامل بين التجار. كذلك أوجد طوائف للتجار، وكان منها طوائف تختص بالتجارة في أصناف معينة. وهذا مدار الفصل التالي.

٦ نظام التعامل في الموانئ المختلفة وطوائف التجار فيها

استقبال التجار وطرق البيع والشراء- التفتيش-المكوس-قانون ملقا البحري- الاهتمام بالموانئ والطرق-القواعد المنظمة للتعامل-التجار-الكارمية-التنظيمات التجارية

كان لكل ميناء نظام خاص به في تعامله مع التجار والسفن الواردة إليه، وكانت هذه النظم تتأثر سلبا وإيجابا بمدى تشجيع الحكام للتجارة والتجار واقتناعهم بفائدتها. وعلى الرغم من أن أحد حكام الصين كان ضد نظام الحرية الاقتصادية والتجارة الخارجية، فأغلق موانئ الصين أمام التجار الأجانب، إلا أن تلك كانت حالات فردية وطارئة، حيث تسابقت الموانئ المختلفة في الترحيب بالتجار الأجانب وتسهيل مهمتهم وحمايتهم.

بالإضافة إلى ذلك شهدت موانئ المحيط وجود جاليات أجنبية مقيمة، مهمتها شراء السلع وتخزينها[1] انتظارا للموسم التجاري، حيث إن التجارة (خصوصا بين موانئ الأطراف، أي بين شرق المحيط وغربه) كانت ترتبط بمواعيد الرياح الموسمية، فكان الكم الأكبر من حركة البيع والشراء

أو التبادل التجاري يتم في تلك المواعيد.

وقد قامت الموانئ بدور السوق أو المراكز التجارية، إلى جانب كونها موانئ تصدير واستيراد. [لم يكن هذا واضحا في موانئ البحر المتوسط، حيث كانت المراكز التجارية الكبرى تبعد عن البحر مثل القاهرة ودمشق] ولم يمنع هذا بالطبع من قيام مراكز تجارية بالداخل يمكننا أن نطلق عليها مراكز تجميع للسلع، قبل صبها في أسواق الموانئ.

بالإضافة إلى ما سبق نشأت في بعض الموانئ مثل كانتون في الصين صناعات تصديرية، أي مخصصة للأسواق الخارجية كصناعات الحرير، والبروسلين، والمسابح الصدفية.

وبطبيعة الحال لن نستطيع تناول كل موانئ المحيط لنرى كيف كانت سلطات وأهل الميناء يتعاملون مع السفن الواردة، لذلك سنختار بعضا من تلك الموانئ لكي تعطينا صورة تفصيلية عما كان يحدث في تلك الفترة.

ومن أهم موانئ شرق أفريقيا مقدشو وكان من عادة أهلها، أنه متى وصل مركب إلى المرسى يصعد إليه صنبوق السلطان حيث يتم السؤال عمن هوربان المركب والجهة التي قدم منها المركب وما فيه من البضائع، ومن هم التجار الموجودون على ظهر المركب وغيرهم. ويؤخذ ذلك البيان ليعرض على السلطان، فإذا وجد من يستحق ضيافته استضافه. وبعد ذلك يصعد إليه صنابيق أهل الميناء وبكل منها جماعة من أهل الميناء، ومع كل واحد منهم طعام في طبق مغطى، ويقدمه لتاجر من تجار المركب ويقول هذا نزيلي، وكذلك يفعل كل واحد. (2)

ويلتزم التاجر بذلك فلا ينزل إلا إلى دار من قدم له الطعام، ولا يستثنى من ذلك إلا من سبق له التردد على الميناء وعرف أهله فإنه ينزل حيثما شاء، ويتم البيع والشراء بين التاجر والنزيل حسب السعر السائد، بحيث إنه إذا بخس أحدهما الآخر أصبح ما جرى عليه التعامل كأنه لم يكن، (3) فكانت هناك حرية للتاجر لكي يبيع كيفما يريد وبالسعر الذي يراه.

ونظرا للرواج الاقتصادي الذي تحدثه عمليات البيع والشراء تسابق أهل مقدشو على استضافة التجار. ولم نعرف من مصادر تلك الفترة، هل كانت هناك رسوم تدفعها المراكب أم كانوا يكتفون بعملية البيع والشراء ؟

ويذكر فاسكو دا جاما الذي وصل إلى هذه المناطق في أواخر القرن

الخامس عشر الرسوم التي يتقاضاها ملك مومباسا من التجار الوافدين إلى بلده ويسميها رسوم دخول، فكان على التاجر الذي يحمل ألف قطعة من القماش أن يدفع إلى الملك مثقالا واحدا[4] من الذهب كرسم دخول. كما يتم تقسيم قطع القماش الألف إلى قسمين متساويين، فيحصل الملك على أحد القسمين ويترك الآخر للتاجر، وكان الملك يرسل نصيبه ليباع في سفالة أو كلوه. [5]

ولكن هل يبدو ما ذكره فاسكودا جاما معقولا ؟ فإذا كان الملك يحصل على نصف السلعة فضلا عن رسم الدخول فكم يربح التاجر؟ وهل ربحه من نصف سلعته يعوضه من النصف الآخر ؟ نعتقد أن هذا غير ممكن. فإذا علمنا مدى المخاطر التي يتعرض لها التاجر في رحلاته المختلفة، والتي يمكن في بعضها أن يخسر بضاعته كلها في المحيط نتيجة غرق المركب، أو تخفيف الحمولة في مواجهة أخطار فإنه على المدى الطويل فرضا ستكون تجارة خاسرة. فما يدفع التجار على الدخول في تلك المخاطرة ؟ وهذا عكس ما عرفناه عن تجارة المحيط الهندي في تلك الفترة من رواج وثراء فاقا حد التصور.

أما في كلوة فكانت التجارة تسير بنظام المقايضة أو الدفع بالذهب، رغم أنه كان بكلوة دار للسك خاصة بها، حيث ضرب ملوكها عملات نحاسية، إلا أنها لم تكن تبدو ذات قيمة حقيقية فيما يتعلق بالتجارة الخارجية، وبالإضافة إلى ذلك كان الودع والصدف يستخدمان كعملة[6]، وربما كعملة داخلية أيضا. [7]

وينساق بازل دافيدسون وراء تقرير برتغالي ويذكره دون إبداء رأي عن الرسوم الجمركية. وأيضا إن أي تاجر يريد أن يتاجر في المدينة عليه أن يدفع رسوم استيراد مقدارها مثقال من الذهب عن كل خمسمائة طول من القطن المستورد، بغض النظر عن الكمية، وحينئذ يأخذ ملك كلوة ثلثي السلع المستوردة، على حين يبقى للتجار الثلث الباقي. ليس هذا فقط، بل إنه إذا مضى التاجر مبحرا إلى سفالة لكي يشتري ما يريده من الذهب والعاج يتعين عليه أن يدفع لوكلاء ملك كلوه طولا من القطن عن كل سبعة أطوال يبيعها، وإذا عاد مصعدا مرة أخرى كان عليه أن يدفع إلى كلوة مقدارا قدره خمسون مثقالا من الذهب عن كل ما قيمته ألف مثقال من

المعادن النفيسة التي اشتراها. وإذا ما حاول التهرب من الدفع في هذه المرة بعدم المرور في كلوة بالتوقف في مومباسا، قبل أن يبحر عائدا إلى الهند يتعين عليه دفع ضريبة الـ 5 ٪ هذه إلى حاكم مومباسا. أما إذا كان يحمل ما يفيد يدفع تلك الرسوم في كلوة (مخالصة جمركية) فإنه يعفي من دفعها في مومباسا. (8)

فكيف يستقيم هذا الأمر والثراء الذي شهدته كلوه (9) وموانئ شرق أفريقيا ؟ إن ما يرويه التقرير البرتغالي لهو محاولة للإساءة إلى النظم الموجودة قبيل الاستعمار الأوروبي، حيث إن هذه ليست رسوما أو جمارك يدفعها تجار، بل هي اغتصاب وسرقة. وهو الأمر الذي يحول دون أن تزدهر البلاد كما لمسنا من قبل، بل قتل النشاط التجاري في المحيط الهندي. فمن المعروف أن موانئ شرق أفريقيا كانت إحدى المحاط الهامة للسفن والسلع المتجهة إلى مصر، كما أنها كانت مصدر هاما لسلع استوردتها كافة بلاد المحيط الهندي. فإذا عدمنا الوثائق التي تذكر الحقيقة أو ما يقبله العقل والمنطق، وسكتت المصادر عن ذلك فعلينا بالاستنتاج من واقع الحال الذي يقول غير ذلك.

أما عدن فكانت من أكبر محطات التبادل التجاري، بين عالمي البحر الأحمر والمتوسط وعالمي المحيط الهندي وبحر الصين، وكانت لفترة طويلة آخر المطاف لسفن الهند والصين لا يتعدونها إلى البحر الأحمر، حيث اعتبر بحرا إسلاميا لا يدخله أحد غير المسلمين.

وقد كان للسفن نظام معين في التعامل. فعندما تقترب من الميناء يركب المبشرون الصنابيق ويقابلونها، ويصعدون إليها فيسلمون على الناخوذه ومجمالونه من أي مكان هو قادم، ويكتبون اسمه وأسماء التجار. أما الكراني (أحد الكتبة) فيكتب جمع ما في بطن المركب من المتاجر وشمل ما كتبه إلى المبشرين الذين يذهبون بها إلى الوالي، ويخبرونه بأمر المركب. وعندما يصل المركب المرسى يصعد المفتش ليفتش الرجال تفتيشا ذاتيا دقيقا، كذلك كانت هناك عجوز تفتش النساء تفتيشا ذاتيا أيضا. إلى جانب ذلك تعددت الضرائب والجمارك (10) على السفن. (11)

ولكي تمنع السلطات في ميناء عدن أي تاجر من الفرار بدين عليه لأحد المواطنين كانت تمنعه من العودة إلى بلاده قبل أن يطوف أحد المنادين

ليعلن أن هذا التاجر سوف يغادر الميناء، فمن له دين على التاجر فليطالبه به، وإذا لم يظهر للتاجر دائن يسمح له بالرحيل. [12]

وفي بعض الأحيان كانت تسوء معاملة حكام عدن للتاجر، ففي عام 835 هـ / 1341 م وفدت سفينة من سفن الصين إلى سواحل عدن وأرسل ربانها إلى حاكم جدة يستأذنه في القدوم إلى جدة لبيع متاجرهم. [13]

وكما احتفل بالسفن القادمة في مقدشو وعدن وغيرهما احتفل بها أيضا، في ظفار حيث كان يخرج عبيد السلطان في صنبوق إلى المركب ومعهم الكسوة الكاملة لصاحب المركب أو وكيله وللربان وللكراني (كاتب المركب)، ويؤتي إليه بثلاثة أفراس فيركبونها، وتضرب أمامهم الطبول والأبواق من ساحل البحر إلى دار السلطان. وتقدم واجبات الضيافة إلى من على ظهر السفينة لمدة ثلاثة أيام بعدها يأكلون بدار السلطان. [14] وهذا كله فضلا عن الكرم العربي إدراك أصحاب الميناء ما يعود عليهم من رسو السفينة بمينائهم وتنافسا مع الموانئ الأخرى.

وفي ملتان قاعدة بلاد السند كان يتم تحصيل الربع عن كل ما يأتي به التجار، ويأخذ عن كل فرس سبعة دنانير. وقد خفضت الرسوم فأصبح لا يؤخذ من التجار إلا العشر والزكاة. [15] ويبدو أن هذا تم بعد انتشار الإسلام.

ولم تكن عملية تسجيل ما في المركب قاصرة على عدن، بل انتشرت في معظم الموانئ. ففي قاليقوط (كاليكوت) عندما كانت تصل سفينة إلى الميناء يصعد مراقبو الملك مع مثمن إلى ظهرها ويسجلون البضائع التي تحملها. وكان موظفو الجمارك يأخذون على عاتقهم مسؤولية حماية البضائع أو العناية بها ليلا ونهارا، وإذا تمت عملية بيع يحصلون على ربع الكمية المباعة فقط، أما إذا لم تبع الكمية فلا يحصلون على ضرائب البتة. [16]

وقد عمل ملوك قاليقوط على تشجيع التجارة، ووضح ذلك فيما فعلوه تجاه التجار المسلمين وهم أصحاب اليد الطولي في التجارة الخارجية، حيث وهبوا لكل تاجر منهم عبدا يقوم على حراسته وخدمته، وكاتبا لتدوين حساباته ورعاية ممتلكاته، وسمسارا لأمور التجارة. وكان على التاجر أن يدفع لهم بعضا من المال لأجل معاشهم. وفي حالة شراء التاجر للتوابل كان البائعون يعطونه في مقابل كل فارزولا (خمسة وعشرون رطلا) ثلاثة أو

أربعة أرطال من دون مقابل لهؤلاء الخدم، وهكذا الحال في بعض السلع الأخرى. [17]

يعمل الصيارفة بقاليقوط بموازين غاية في الصغر، حتى إن وزن الصندوق الذي توضع فيه هذه الموازين مع الموازين نفسها لا يزيد على نصف أوقية، وهي من الدقة بحيث إن شعرة واحدة من شعر الإنسان تحرك الميزان، [18] ويتميز هؤلاء الصيارفة بدرجة عالية من الدقة[19].

ويمارس التجار طريقة الدلالة، إذا أرادوا بيعا أو شراء في تجارة الجملة. فهم يبيعون دائما بمعرفة الدلال أو الوسيط (Lalla) (تحريف للكلمة العربية دلال). فحين يريد المشتري والبائع الوصول إلى اتفاق على السعر يقفان في دائرة، ويحمل الوسيط قطعة قماش في إحدى يديه، ويأخذ اليد اليمنى للبائع بيده [20] الأخرى (الإصبعين التاليين للإبهام). ثم يغطي يديهما بقطعة من القماش ومع لمس كل منهما الآخر بهذين الإصبعين يعدان من واحد إلى أن يصل البائع إلى السعر الذي يريده. وبمجرد لمس الفاصل التي بين عقل الأصابع يفهم الوسيط السعر الذي يريده البائع. وحين يدرك الوسيط رغبة البائع يتوجه إلى المشتري بقطعة القماش نفسها، ويأخذ يده بالطريقة المذكورة ويخبره طريقة اللمس نفسها عن السعر، وعن طريق اللمس أيضا يخبر المشتري بموافقته على السعر أو عدم موافقته. ويستمر الوسيط على هذا المنوال حتى يتفقوا على سعر. [21] ويبدو أن هذه الطريقة تتبع حينما يتعذر التفاهم بين البائع والمشتري والوسيط لجهل كل منهم بلغة الآخر، وإن كنت لا أفهم سبب إخفاء الأيدي بقطعة القماش هل هو أمر متعلق بمعتقدات ما.

ولإدراك سلطان قاليقوط لأهمية التجارة والتجار فإنه كان إذا كسر مركب فإن بضاعته أي بضاعة المركب يأخذها أصحابها بخلاف ما يحدث في سائر بلاد الملبار، حيث يستولي عليها لصالح المخزن [22] (صاحب السلطان)، وكما أنه في أجزاء أخرى من الهند إذا تغير اتجاه سفينة لظروف خارجة عن إرادة ملاحيها، بسبب الرياح والأمواج مثلا، قام السكان الذين وصلت إليهم السفينة بنهبها بحجة أن الرياح قد أتت إليهم بها. [23]

كما بلغ العدل منتهاه (والعدل كما نعلم صنو الرخاء والتقدم) بجنوب الهند، فإذا كان أحد مدينا لتاجر وسوف المدين أمكن للدائن ربط المدين

برسم دائرة حوله فلا يستطع خروجا منها، حتى يرضي دائنه إما بالدفع وإما بتقديم ضمانات كافية. فإن حاول الفرار من الدائرة جعل نفسه عرضة لعقوبة الموت، بوصفه خارقا لقواعد العدالة. وقد شهد ماركو بولو بعينيه هذا حيث كان الملك مدينا لأحد التجار الأجانب. ومع أن التاجر ألح عليه كثيرا فإنه ظل يماطله. وبينما الملك ممتط جواده ذات يوم انتهز التاجر الفرصة فرسم دائرة حوله هو وحصانه، فتوقف الملك ولم يتحرك حتى تمت جميع مطالب التاجر. [24]

وكذلك في جزر ذيبة المهل (المالديف) تنطلق القوارب لملاقاة المراكب الوافدة ومعهم التانبول (القات أو شبيه له) وجوز النارجيل الأخضر، ويعطي كل واحد منهم من شاء من أهل المركب مما يحمله ويكون ضيفه، ويقوم بحمل أمتعته إلى داره كأنهم أقرباء، ومن أراد الزواج من القادمين تزوج على أن يطلقها حين مغادرته لأن نساء المهل لا يغادرن بلادهن. [25]

وللوالي جهاز يتبعه على الشاطئ يسمى البندر وهو كالمخزن، وعلى البندر أن يشتري من كل سلعة على المركب قدرا بسعر معلوم سواء كانت تساوي السلعة أكثر أو أقل من ذلك. ويتبع البندر في كل جزيرة من جزر المالديف بيت خشبي يعرض فيه الوالي تلك السلع للبيع، كما يقوم بشراء السلع التصديرية أيضا كجوز النارجيل والأواني النحاسية والفوط والعمائم وليف جوز النارجيل، وهم يدفعونه وتغزله النساء، وتصنع منه الحبال لخياطة المراكب. [26]

ويبدو أن المقايضة بذيبة المهل كانت هي الشائعة. فيذكر ابن بطوطة أنهم كانوا يقايضون الفخار المستورد بالدجاج، فالقدر يساوي خمس أو ست دجاجات. كما استخدم الودع كعملة أو كوسيلة رئيسة للتبادل، حيث كانت تقيم به السلع وذلك في حالة عدم المقايضة. فكانوا يلتقطونه من البحر وبه حيوان فيوضع في حفر حتى يذهب الحيوان ويبقى الودع فيستخدم في البيع والشراء. وقد انتشر الودع كعملة في بنجالة وبعض البلاد بساحل أفريقيا الشرقي [27] وبجزائر المحيط الهندي، حيث استخدم أيضا في هذه الجزر لتقدير قيمة السلعة. وإذا قل الودع عمد الأهالي إلى عمل مسطحات من سعف النارجيل ويطرحونها في البحر، فيتراكب عليها الودع فيجمع ويطرح على الشاطئ، حيث تحرق الشمس ما فيه من الحيوان فيؤخذ الودع

لاستخدامه كعملة.[28]

ويبدو أنه كان للودع زمن ابن بطوطة قيمة اقتصادية تفوق الحلي في تلك المناطق، حيث باع بعض الحلي ليستأجر مركبا يذهب به إلى بنجالة.[29]

ولم تكن كل الموانئ صورة متكررة[30] مع اختلاف الطريقة من الخروج للقاء السفن القادمة، وأخذ رسوم على ما تحمله السفن أحيانا، ونسبة من البضائع أحيانا أخرى. فالوضع يختلف هنا في ملاكه، حيث ذلك الموقع الجامع المانع الحاكم. فجل تجارات الشرق المتجهة غربا والعكس تمر من ذلك المضيق. ولعظم الحركة التجارية كان لا بد من وجود تنظيمات أكثر رقيا مما في غيرها من الموانئ.

فقد اهتم ملوك ملاكة بالتجارة. فكان من ضمن الوزراء وزير خاص بالبحر والسواحل، ومن واجباته تطهير المياه من خطر القراصنة وحماية السواحل من العدوان الخارجي، ومرافقة الملك في زياراته للخارج. [31]

وبالإضافة لذلك أنشأ ملوك ملاكة عدة وظائف لرعاية مصالح التجار يتولاها عادة زعماء التجار ويطلق على الواحد منهم شهبندر. وكان هؤلاء مسؤولين عن الشؤون التجارية وما يتعلق بها من رعاية مصالح التجار، وتوفير أسباب الراحة لهم ومراقبة نشاطهم وجمع الرسوم الجمركية، والضرائب التجارية، كما احتكروا منصب عمدة الميناء. [32]

وتظهر هنا تلك النظرة الثاقبة، فمن غير صاحب الأمر يستطيع إدراكه ومعرفة ما يفيده، فيعمل على تحسينه وزيادته والرقي به. لذلك ترك ملوك ملاكة هذا الأمر للتجار يتولونه بأنفسهم، ونتيجة ذلك ازداد النشاط التجاري بملقا.

كما سن قانون لتنظيم نشاط ملقا التجاري سمي قانون «ملقا البحري»، ويحتوي على مقدمة وخمس وعشرين مادة، تهدف إلى معالجة شؤون السفن التجارية وتنظيمها، وتحديد مسؤولية الربان وواجبات رجاله والعقوبات على كل من يخالف القانون، وقد تأثر هذا القانون بالفقه الإسلامي [33] إلى أبعد مدى. فعلى سبيل المثال ذكر في المادة الأولى «أن الضرب في العقوبة يجب ألا يكون مبرحا بألا يرفع الجلاد يده عند الضرب فوق كتفه». [34]

ونص هذا القانون على أن الزنا إذا ارتكب في السفن تكون عقوبته

الإعدام. وعلى غير المحصنين من الرجاء والنساء مائة جلدة، وعليهما الزواج. وإن لم يوافق الرجل فعليه أن يدفع غرامة.

ومن ناحية تنظيم العلاقات على ظهر السفن التجارية نص القانون على أنه على القبطان تعويض الخسارة الناتجة من إتلاف البضائع بسبب تأخير السفن عن الإقلاع مدة أسبوع، على أن يكون هذا التأخير نتيجة إهمال الربان، [35] وإذا خاف القبطان أن تفوته الرياح الموسمية فله الحق في مواصلة السير من دون التجار، وذلك بعد انتظارهم مدة أسبوع. وإذا لم يخف فوات الرياح الموسمية جاز له أن يواصل السير بعد أن ينتظر التجار خمسة عشر يوما.

وقد كان لالتزام حكام ملاكة بمبدأ حرية التجارة وحرصهم التام على اتباع مبدأ المساواة في معاملاتهم مع مختلف التجار أن أصبحت ملاكة مركزا تجاريا كبيرا، كما شجعت حرية التجار كثيرا من أهلها على المساهمة في هذا النشاط.

وقد أدى عظم العمليات التجارية إلى ازدياد التعامل بالنقد، وتنافس العملات الأجنبية مع العملات المحلية بحرية تامة. لا يتحكم فيها إلا قانون العرض والطلب، وترتب على ازدياد التعامل النقدي ظهور المؤسسات المالية والمصرفية التي اختصت بإدارة الأعمال المصرفية. [36]

وأصبحت التجارة الشرقية تمثل موردا مهما للدولة، حيث كانت الدولة تفرض ضرائب قدرها 6 ٪، بالإضافة إلى تقديم قطعة قماش عن كل مائة قطعة لأصحاب المناصب الكبيرة كل على قدر منصبه. [37]

وعندما يقل حجم التعامل التجاري نتيجة قلة السعفن الوافدة، أو صغر حجم السوق، أو قلة المنتج الصالح للتصدير، أو تنافي أهمية الموقع، تظهر البدائية في التعامل لأن الرقي في التعامل، ووجود نظم تحكمه يتوفران نتيجة الاحتكاك المستمر، مما يدعو إلى تطوير أساليب التعامل والرقي بها. وتظهر هذه البدائية والسذاجة في تعامل السلطة أو الملك في جزيرة البرهنكار (إحدى جزر الهند الشرقية) مع السفن الوافدة، وهي بالطبع قليلة العدد: وربما تعد على أصابع اليد الواحدة، حيث يفرض على كل سفينة تصل بلاده أن تعطيه جارية ومملوكا وثيابا لكسوة الفيل وحلى ذهبية لزوجته، ومن لا يدفع تلك الضريبة عملوا سحرا ليثور البحر فيفرق المركب

أو يقارب الهلاك. [38] وهذا المعتقد يفيد بأن صاحب الجزيرة لم يكن لديه من القوة ما يفرض به إرادته على السفينة، ولذلك كان يلجأ إلى السحر.

أما في جاوه، رغم قلة ما حدثنا به ابن بطوطة عن تنظيم الميناء، فإنه يبدو من الكلمات القليلة التي ذكرها أنه كان هناك ترحيب تام من الأهالي الذين خرجوا في مراكب صغيرة ومعهم جوز النارجيل والموز والسمك ليهدوه إلى التجار، فيكافئهم كل راكب على قدره، كما يستفاد أيضا من حديثه، أنه كان هناك اهتمام بالميناء وتنظيم للتجارة رغم أنه لم يذكر ذلك تصريحا إذ قال: «وصعد إلينا نائب البحر، وشاهد من معنا من التجار وأذن لنا في النزول إلى البر، فنزلنا إلى البندر وهي قرية كبيرة على البحر وبينها وبين البلد أربعة أميال ! !». [39] ويتضح من هذا أن نزول التجار والمسافرين إلى البر لا يتم إلا بعد معاينة نائب البحر للسفينة ومن بها من التجار والبضائع. ويبدو أن كل هذا يتم تسجيله ولا تتم مغادرة السفينة إلا بعد إذن من نائب البحر. ووجود هذه الوظيفة يفيد عن مدى اهتمام جاوة بالتجارة والتجار والعمل على تنظيمها، كما يتضح أيضا مدى حرص السلطات على عدم اختلاط التجار والمسافرين بالأهالي مباشرة، حيث ينزلون في البندر أولا الذي يبدو أنه يشبه الحجر الصحي الآن. ولكن هل يتم ذلك لعدم تهريب بضائع، أو عدم التهرب من دفع الرسوم المقررة، أو لعدم اختلاط الأجانب بأهل البلاد. في الحقيقة لم يفصح ابن بطوطة عن ذلك.

كذلك اهتمت الحكومة الصينية بالتجارة، حيث وضعت يدها على التجارة في القرن العاشر الميلادي، فعمدت إلى تنشيط الأعمال التجارية بإرسال الوفود إلى الخارج، تحمل معها الخطابات المختومة بخاتم الإمبراطور، ومقادير عظيمة من الذهب والفضة لشراء البضائع، وللدعاية بين التجار الأجانب بسواحل بحر الجنوب وترغيبهم في زيارة الصين. [40] ويوضح هذا أن الصين كانت من أسبق دول العالم في الوصول إلى أسلوب البعثات التجارية [41] إدراكا لأهميتها للاقتصاد الصيني.

وكانت التجارة الخارجية في الصين تتم عن طريق الخزانة العامة (الخزانة الرسمية)، حيث احتكرت الدولة استيراد كل أنواع البخور والبضائع الأخرى عالية القيمة. ثم سرى هذا الاحتكار فيما بعد على اللؤلؤ وعظم ظهر السلحفاة وقرن وحيد القرن والعاج والصلب وجلد السلحفاة والمرجان

والعقيق الأحمر واللبان. [42]

وكان على تجار أعالي البحار أن يحصلوا على تراخيص رسمية من قبل المفتشين في شي كيانج (Che Kiang) وشيه-بو-سو (Shih-Po-Ssu) وإلا صودرت بضائعهم مع وضع عقوبات لمن يتاجرون سرا مع أجانب ولو في أضيق الحدود، كان تختم وجوههم وينفون إلى بعض الجزر. ولكن مع مرور الوقت واتضاح عدم صلاحية قوانين الاحتكار ابتدأت تلك القوانين في التقلص.[43]

ويمدنا شو-جو-كوا ببعض التفاصيل الشيقة بالنسبة للقواعد المرعية من قبل السفن القادمة من موانئ أجنبية والداخلة إلى ميناء كانتون.. فمن سياوهاي في كوانج تشو إلى جزيرة جورشج مسافة 700 لي.. وفي جزيرة جو يوجد مراقب للسفن وكان يدعى المراقب رقم ١، وإلى الشمال قليلا يوجد المراقب رقم 2، وبعده بقليل رقم 3. وعندما تبلغ السفن جزيرة جو فإنها تقف وقفة قصيرة للوداع. وفي طريق عودتها يقوم حراس الميناء بالجزيرة بتزويدها بالسامشو (سكر صيني يقطر من الأرز)، كما يزودونها بحامية للحراسة تحرسها حتى كوانج-تشو، وعندما تلقي السفن مراسيها في منطقة التفتيش الخاصة بالبضائع الأجنبية، وهي سرادق في كانتون، فإن مكتب التفتيش يرسل جنودا لمراقبة سطح السفينة. ويقوم الوسيط العام ومفتش الجمارك بفحص الحمولات وتقدير الرسوم الضريبية (وهي التي تسمى برسوم التخليص أو رسوم الإفراغ). وكانت تؤخذ بواقع عشرة في المائة من اللؤلؤ والكافور وسائر الأشياء ذات الجودة العالية، وهي تؤخذ عينا لا نقدا. أما درقات السلاحف والأخشاب العطرية فيؤخذ عنها نسبة ثلاثين في المائة، كذلك سن الفيل التي تزن ثلاثين كاتيا[44] أو أكثر، والصمغ العطري. [45]

وبالإضافة إلى تلك الرسوم التي تسمى رسوم الإفراغ كان لا بد من أن تباع في سوق محكمة طالما أنها أشياء مرخص بها. أما عن التجار الذين لديهم أسنان عاجية كبيرة الحجم نسبيا، ويرغبون في بيعها في مكان آخر فكان عليهم أن يقطعونها إلى أجزاء زنة الواحد ثلاثة كاتيات أو أقل، حتى يتهربوا من السوق الرسمية نظرا لسعر السوق الرسمية. بل إن ثمة أصناف من البضائع كانت تبخس قيمتها بشدة إلى الحد الذي يثير سخط التجار أو يوقع بهم الخسارة. [46]

ولا يستطيع أي فرد أن ينقل البضاعة أو جزءا منها قبل أن تؤدي السفينة رسم التفريغ، حتى لو كان بقدر الهاو(Ahau [47]) أما الشخص الذي يلجأ إلى ذلك فإن بضاعته تصادر، فضلا عن معاقبته عقوبة تتناسب وخطورة إثمه. [48] ويبدو أن هذه الرسوم لم تكن ثابتة فكانت تتزايد وتتناقص حسبما تراه الحكومة، فقد بلغت أحيانا 40 ٪، وأحيانا أخرى 10 ٪. [49]

وللمحافظة على سعر البضائع فلا تباع سلعة بأعلى من قيمتها، أو أقل حتى لا يضار البائع أو المشتري، فكانت السفن التي تصل إلى كانتون تسلم بضاعتها إلى الوكالة الإمبراطورية التي تقوم بتخزينها إلى أن يتم وصول آخر السفن في قافلة الموسم، وبعد ذلك تسلم لأصحابها. [50]

وبجانب ميناء كانتون كان هناك أيضا موانئ منغ شو، وهانغ شو، وهي خانفو أو الخنسا عند ابن بطوطة، (وجوان شو) في فوكين. وفي بادئ الأمر كانت إدارة الجمرك بمدينة كانتون فقط. فلما اتسع نطاق التجارة وكثر ورود السفن من الخارج إلى هذه الموانئ عجزت هذه الإدارة عن مراقبة التجارة الخارجية التي تقدمت سريعا، فزاد النشاط وكثرت الحركة مما دعا إلى إنشاء إدارات أخرى بجميع الموانئ. وعين فيها المأمورون المستقلون عن إدارة المراقبة بكانتون وترك لهم تنظيم شؤونها. [51]

وعندما تصل السفينة إلى الميناء يخرج المراقبون فيكتبون عدد من في السفينة من النساء والرجال والأطفال والعبيد، كما يكتب اسم صاحب السفينة واسم أبيه وأسماء التجار وأعمارهم وبلادهم وجميع ما في السفينة من بضائع. وبعد ذلك يسمح للركاب بالنزول فيذهبون إلى بيت الخصي الأمين (يبدو أنه المسؤول عن الميناء)، ومنزله خارج المدينة فيضيفهم ويسألهم عن أحوالهم، ثم ينصرفون إلى رحالهم، وبأمر الخصي الوكيل بحسن تعهدهم وتفقدهم. [52]

ولم تكن تلك المراقبة الشديدة قاصرة على السفن الأجنبية فقط، بل شملت أيضا السفن الصينية المسافرة للبلاد الأجنبية، وإن كانت تنبئ هنا عن الاهتمام بالمواطنين والحرص عليهم، فكانوا يقيدون كل من عليها من البحارة والرماة والخدام والركاب في دفتر خاص. وعند عودة تلك السفينة يراجع ما بها من رجالها، فإذا وجدوا شخصا أو أشخاصا مفقودين فعلى ربان المركب أن يذكر أسباب فقده. فإذا لم يستطع تقديم الأدلة المقنعة

عوقب العقاب المناسب. فإذا فرغوا من ذلك طلبوا إلى صاحب السفينة أن يملي عليهم تفصيلا جميع ما في السفينة من سلع، ثم يتم تفريغها تحت إشراف المراقبين فإن عثروا على سلعة لم تذكر أصبحت السفينة بجميع ما فيها حقا للمخزن، [53] (أي الحكومة أو الإمبراطور).

وقد تمتع التجار المسلمون برعاية خاصة من حكومة الصين. فكان التاجر المسلم يخير عند وصوله في الإقامة في الفندق أو عند تاجر من المسلمين. فإن رغب في النزول عند التاجر حصر ماله وضمنه التاجر المستوطن وأنفق عليه منه في حدود المعقول، فإذا أراد الرحيل ووجد بضاعته ناقصة فعلى التاجر المستوطن أن يعوضه منها. وفي حالة الإقامة في الفندق يسلم ماله لصاحب الفندق الذي يشتري له ما يحب ويحاسبه، وأما إنفاق ماله في الفساد فلا سبيل إليه، ويقولون: «لا نريد أن يسمع في بلاد المسلمين أنهم يخسرون أموالهم في بلادنا». [54] ويبدو أن هذه الرعاية التي تمتع بها التجار المسلمون كانت نتيجة أنهم العصب الرئيس للتجارة في المحيط الهندي، فضلا عن قوة المسلمين عالميا في ذلك الحين.

هنا نجد الحرص التام من جانب الحكومة الصينية على سمعتها أمام العالم الخارجي، هذا الحرص مبعثه، بالإضافة إلى التقدم الحضاري، الرواج الاقتصادي الذي يحدثه التجار المسلمون بالبلاد. لذلك حرصت الحكومة الصينية على توفير الحماية الكافية لهم والعناية التامة بأحوالهم وترك حرية التنقل لهم، كما وضح أيضا في مراقبة الفنادق مراقبة تامة حتى لا يحدث فيها ما يشين.

وقد أذى هذا لأن تصبح الصين من البلاد التي يقطعها المسافر. وأيا كانت الأموال التي معه فلا يضيع منها شيء. وقد أدركت الحكومة الصينية أهمية التجارة فلم تهتم بالموانئ فقط، بل اهتمت أيضا بالطرق لأنها عصب النشاط الاقتصادي، فأقامت الفنادق على تلك الطرق لكي توفر الراحة للمسافرين والتجار، وفيها كل ما يحتاجونه من مأكل ومشرب. وكان لكل فندق رئيس ومعه بعض الفرسان والرجال لحماية الفندق والطريق والقيام بشؤونه. وعندما يحل المساء يكتب حاكم (مدير) الفندق أسماء النزلاء، ثم يغلق باب الفندق عليهم مع ختمه. وفي الصباح ينادي على كل فرد باسمه، ويكتب تلك الأسماء في كتاب ويبعث معهم من يوصلهم إلى الفندق التالي، [55]

ويأتيه من حاكمه بما يفيد وصولهم سالمين. (56)

ولم يقتصر الاهتمام على الطرق والموانئ وحماية المسافرين، بل شمل أيضا التعامل بين الأفراد، فكانت هناك القواعد المنظمة للتعامل بينهم. فمثلا كان يجوز كتابة الدين في عقد. وهذه المعاملات تتم غالبا بين التجار. وكان عقد الدين يتم على النحو التالي:

إذا كان لرجل على رجل دين كتب عليه كتابا، وكتب الذي عليه الدين كتابا، ويعلم المدين الكتابين بعلامة من إصبعيه الوسطى والسبابة، ويأخذ كل منهم كتابا. فإذا أنكر المدين الدين يظهر الدائن كتابه، وفي هذه الحالة يعاقب المدين بالضرب عشرين خشبة على الظهر، وغالبا ما تؤدي إلى موته، كذلك يدفع عشرين ألف فكوج (57). لذلك نادرا ما أنكر أحد الدين الذي عليه. (58) واشتهرت الصين بالأمن لأن أقسى العقوبات كانت تواجه من يسئ إلى الوطن.

وكان أكثر ما عانت منه الصين هو دفع قيمة المشتروات الصينية بالعملات الصينية، فقد كانوا على عهد أسرة سونج يدفعون كميات كبيرة من النقد لما يستوردونه من سلع. ويبدو من سجلات ذلك الزمان أن حجم هذه العملات النقدية كان كبيرا للحد الذي أشاع الخوف على المعادن في البلاد. فقد كانت تتسرب منها بمقادير ضخمة لقاء ما يرد من سلع. وخوفا على العملات الصينية أمر الإمبراطور التجار أن يدفعوا قيمة سلعهم سلعا من إنتاج الصين. (59) ولذلك فتشت السفن الصينية والأجنبية تفتيشا دقيقا لكيلا تهرب العملة خارج البلاد. (60)

وكانت عقوبة تهريب العملة تتراوح ما بين سنة سجن وعقوبة الإعدام، وذلك حسب كمية النقود المهربة، كما كان يتم مكافأة من يقومون بالإخبار عن المهربين، ورغم ذلك ظل تسرب العملة، وكإجراء آخر عمدت الحكومة إلى إقامة محطات تجارية على نقاط معينة في الحدود، حيث يمكن مقايضة السلع الصينية كالحرير والبورسلين بالبضائع الأجنبية. (61)

وبالرغم من هذه القواعد والاتجاهات المنظمة للتجارة، والتي تمنع دفع العملة النقدية كثمن نقدي للبضائع المستوردة، إلا أن العملة الصينية ظهرت في شرق أفريقيا ومناطق أخرى. (62)

ولكن ألا تفسر لنا الشدة التي كانت تجابه بها حكومة الصين من يتعامل

بالنقد، والتحذيرات والإجراءات التي وضعتها لكي تمنع هذا أمرا ما ؟ وهو ندرة السلع التصديرية أحيانا في الصين. أما باقي السلع من التوابل والأخشاب وغيرهما فقد دخلت في نطاق السلع التنافسية الأخرى الموجودة بالهند وجزر شرق آسيا وغيرها، وهي مناطق أقرب إلى مناطق الاستهلاك من الصين. لذلك عمد التجار إلى تعويض هذا النقص في السلع التصديرية بالتعامل بالعملات الصينية (الذهبية والفضية)، مما أدى إلى نقصها.

وعلى الرغم من أن الحرير والبورسلين الصيني طبقت شهرتهما الآفاق جودة ودقة في الصناعة إلا أنه يبدو أن أسعارهما كانت رخيصة لانتشار صناعتهما، وكثرة المعروض منهما في الأسواق. وحسب قانون العرض والطلب أو بعبارة أوسع حسب العوامل السلعية، وهي عبارة عن العوامل التي تحدد العلاقة بين الطلب والعرض لكل سلعة. ويتحدد الطلب بتفضيلات المستهلكين، كما يتحدد العرض بالظروف الفنية للإنتاج، وتتحدد العلاقة النسبية بين أسعار السلع المختلفة وفقا لقوى الطلب وقوى العرض في السوق، (63) لذلك لم تستطع سلعتا التصدير الرئيستان الحرير والبورسلين، بالإضافة إلى غيرهما من السلع التصديرية الأقل أهمية، أن توازن احتياجات البلاد من الواردات، بحيث يميل ميزان المدفوعات (64) لصالحها فوزن بتهريب العملات النقدية.

وما سبق يدفعنا إلى تساؤل حول إمكانية ربح التاجر من تعامله مع الصين، خصوصا إذا كانت فترة الرحلة ذهابا وإيابا تستمر حوالي عام ونصف عام، إلى جانب طول المسافة وأهوال الرحلة واحتمال تعرض التاجر لفقد جزء من تجارته نتيجة تخفيف حمولة السفينة، أو فقدها جميعها هي وحياته لغرق السفينة. وفوق كل هذا كانت الرسوم الجمركية التي كانت تفرضها حكومة الصين، والتي بلغت أحيانا 40٪ عينا من السلع الواردة، تمثل عبئا إلى جانب الرسوم التي كان التاجر يدفعها في الميناء الذي سيبيع فيه سلع الصين.

وهنا يبدو تفسير وهو أقرب الاحتمالات وإن كان احتمالا شبه مؤكد. فقد كانت السلع الصينية تنحصر بصفة أساسية في الحرير والبورسلين، وهما سلعتان لا مثيل لهما في العالم من حيث دقة الصناعة وجمالها، ومع هذا كان سعرهما رخيصا لوفرة المنتج، (65) أو بمعنى آخر يمكن المقايضة

على كميات كبيرة من هاتين السلعتين بقليل من العاج أو البخور، أو أي سلعة أخرى تحتاجها أسواق الصين لشدة الطلب على سلع غرب المحيط.[66]

وفي مقابل ذلك كانت هاتان السلعتان عاليتي القيمة في أسواق غرب المحيط الهندي، خصوصا في الساحلين العربي والأفريقي. فكان يمكن مقايضة كمية قليلة من الحرير والبورسلين بكميات كبيرة من العاج والذهب وغيرهما، وذلك لوفرة المنتج منهما أيضا.

إذا هذا الفارق السعري في مجموع عمليتي البيع وعمليتي الشراء يوضح أن العملية التجارية عملية رابحة دائما. فالشراء وهو ما يخرج من جيب التاجر دائما بثمن رخيص، والبيع وهو الداخل إلى جيب التاجر بثمن مرتفع، أو بعبارة أخرى «إن المقايضة في كل الأحوال تتم لصالح التاجر».

مما سبق نجد أن طريقة التعامل التجاري والضرائب المفروضة تختلف باختلاف الموانئ، فكلما كان الميناء خاصا بدولة لها كيانها ووزنها نجد أن له نظاما خاصا في التعامل مع التجار، وتفتيش السفن، وإعطاء أذونات وتراخيص. ويقوم بكل هذا موظفون معينون لهذا الغرض، إلى جانب محاولة توفير الأمن والأمان، وإيجاد نظام للتعامل بين التجار واستيفاء الحقوق والديون لأصحابها. كل هذا أرسى وأوجد تقاليد ملاحية في تلك الموانئ، بعكس الموانئ الأخرى التي تذهب السفن إليها نادرا فلا تجد بها تلك التقاليد ولا نظما يعمل بها، وإنما فرح من الأهالي بوصول تلك السفن واستضافتها، وإقامة عمليات البيع والشراء، فلم تكن هناك أسواق كبيرة كتلك التي في الصين أو ملاكة أو الهند لها مراسم ونظم وقوانين.

ومن المؤكد أن المعاملة الحسنة للتجار وشعورهم بالأمن وبترحيب السلطات بهم يدفعهم إلى مداومة التجارة بتلك الموانئ، رغم المغالاة في الضرائب والرسوم التي كان بعض السلطات تفرضها.

ويؤكد هذا القول محاولة التجار الهروب من ميناء عدن وعدم الرسو به، وذلك عندما ساءت معاملة السلطات به رغم موقعه الفريد. يقابل هذا ميناء ملقا وهو في موقع مشابه لموقع عدن، حيث يتحكم كل منهما في مضيق. فلم يحاول التجار الهرب من ملقا بل تعاملوا معها، وكانت مرسى رئيسا لسفنهم، بفضل المعاملة الحسنة والواضحة، والتي قننتها ملقا بوضعها لقانون «ملقا البحري».

فالمعاملة الجيدة للتجار والنظام الواضح المحدد في التعامل فضلا عن توفير الأمن ومناخ الاستقرار، وإمكانات الإقامة وحرية التنقل والتجارة، كل هذا ساعد على تنمية موارد الدولة وعلى جعلها منطقة جذب تجاري. وهذا ما يبرز الآن بصورة واضحة في الدول الغربية والمناطق الحرة.

وإذا كان حديثنا قد تناول العناصر الأساسية في تجارة المحيط الهندي فقد بقي عنصر مهم، وهو العنصر البشري المتمثل في التجار الذين حملوا لواء تلك الحركة التجارية الكبرى. وقد كان للتجار المسلمين فضل نشر الدين الإسلامي في تلك البقاع، ونقل الثقافات بين دول المحيط المختلفة، وجعلها كيانا ثقافيا واحدا.

ويمكن القول إن تجار المحيط الهندي كانوا بمثابة القلب، الذي قام بدفع التجارات إلى جميع أنحاء المحيط فنبضت بالحياة. لذلك تمتعوا بمكانة سامية لدى حكام وسلاطين دوله وإماراته، فكبيرهم في أي ميناء له كلمة مسموعة، ويحتل مكانة بارزة في سلم الحياة الاجتماعية، ومن المقربين إلى الحاكم، ويحظى لديه بمكانة خاصة، لأنه العين التي ينظر بها إلى الخارج واليد التي تجلب له الخير وتروج لمنتجات إقليمية.

ولعظم مكانتهم وثرائهم النابع من ثراء المنطقة المادي والطبيعي نسجت حولهم الحكايات الخرافية، وكانوا هم المحور أو الأساس التي صيغت عليه حكايات «ألف ليلة وليلة»، والتي تعطينا صورة حية دافقة عن مسرح الأحداث، وهو المحيط الهندي بجزره وبلاده ومخلوقاته، وكذلك كتاب عجائب الهند بره وبحره.

وخير ما يدل على عظم أعمال التجار وكثرة تجوابهم في البلاد هو ما يرويه شاعر الفرس السعدي الشيرازي في كتابه «جنة الورد» عن أحد التجار بجزيرة قيس أو كيش حيث يحدثه قائلا: «يا سعدي أمامي سفرة أخرى، فإذا تم ذلك أقمت بقية العمر في زاوية، واخترت العزلة. فقلت أية سفرة تلك، قال: أريد أن أحمل الكبريت الفارسي إلى الصين، فقد سمعت أنه له قيمة عظيمة، ومن هناك أحمل الآنية الصينية إلى الروم، والديباج الرومي إلى الهند، والفولاذ الهندي إلى حلب، والزجاج الحلبي إلى اليمن، والبرد اليماني إلى فارس». [67]

هكذا كانت دراية التاجر التامة بالسلع ومناطق إنتاجها. ليس هذا

فحسب، بل المعرفة التامة أيضا باحتياجات كل منطقة وأين توجد تلك الاحتياجات.. والأكثر من ذلك ترتيب خط سير السفر ومناطق التوقف، بحيث تكون له تجارة في كل منطقة يبيع فيها ما معه، ويشتري ما تحتاجه المحطة التالية. وهكذا يمضي وقت سفرته كله في بيع وشراء.

تلك المعرفة الواسعة أدت إلى نشاط الحركة التجارية وازدهار التجارة بأرجاء المحيط الهندي بما تحمله من ثروات ومؤثرات دينية وثقافية، كل ذلك قبل أن تخرج أوروبا من ظلامها إلى نهضتها.

وكان الكارمية[68] أشهر تجار المحيط الهندي والبحر الأحمر، حيث كانوا يجلبون لدولة المماليك بمصر سلع المحيط الهندي، تلك السلع التي أدت إلى ثراء دولة المماليك. وبالمثل فإن قيامهم بالوساطة التجارية بين الشرق والغرب نمى مكانتهم التجارية، وأصبحوا يمثلون الرأسمالية التجارية في ذلك العصر.

وقد أدرك الكارمية أهمية اليمن في رحلاتهم التجارية بين المحيط الهندي ومصر لذلك دعموا نفوذهم التجاري والاجتماعي فيها، وتمكنوا من الوصول إلى أعلى المناصب في حكومة اليمن، فاستوزر صاحب اليمن التاجر الكارمي يحيى بن عبد الله بن محمد. [69]

وبلغ من ثرائهم أنهم كانوا يقرضون سلاطين مصر واليمن. كما أنه من الواضح أنهم كانت لهم شركات تجارية، كما دخلوا في مساهمات وشركات لفترة محددة أو لأعمال تجارية معينة. كما كانت لهم مستودعات كبرى في الموانئ الرئيسة، فضلا عن أساطيل السفن المملوكة لهم. [70]

ويدلل أحد الباحثين على مدى ضخامة حجم تجارة الكارم، مما جاء في الجينزا من أن الكارم نقلوا إلى القاهرة في عام واحد ثلاثة آلاف بالة، اشترك في نقلها شخصان اثنان، في حين أن أضخم شحنة نقلت إلى القاهرة بواسطة التجار الآخرين كانت ستين بالة تزن مائة بهار (ثلاثين ألف رطل، حيث تزن البالة نحو خمسمائة رطل). [71] وقد حازت تجارة الكارم شهرة عريضة لجودة سلعها التي صارت مضرب الأمثال. فمثلا أرسل أحد التجار بالهند خطابا إلى أسرته بالقاهرة يعلمهم فيه بأنه أرسل إليهم سلعة ذات جودة عالية لا يوجد مثيل لها حتى في تجارة الكارم. [72]

وقد وصلت رحلات الكارمية إلى الصين. ويشير المقريزي إلى أحدهم

الذي، نسب إليه اسم كولم وهي ميناء بالهند، دليل كثرة سفره إلى الهند، وربما إلى هذا الميناء بالذات وهو عبد العزيز بن منصور الكولمي. كما يذكر أنه تاجر في الصين أيضا عام 1303م. (73)

ولم يكن كبار التجار يقومون بأمور التجارة بأنفسهم، بل كانوا يعتمدون على عدد من المستخدمين لمباشرة شؤون تجارتهم. فالتاجر ناصر الدين محمد بن مسلم كان لديه عدد من المستخدمين أرسل أحدهم إلى الهند، والثاني إلى ساحل الأطلنطي، والثالث إلى الحبشة، وغيرهم إلى جهات أخرى. ويعلل أشتور (Ashtor) ذلك بأن ناصر الدين كان تاجرا كبيرا للعبيد. ويتساءل وإلا فماذا كان يستورد من الحبشة وغرب أفريقيا. (74)

وطبعا فليست كثرة المستخدمين وتعدد المناطق التي يتعامل معها التاجر مبررا كافيا لكونه تاجرا للعبيد. فلم يكن العبيد سلعة الحبشة أو غرب أفريقيا الرئيسة فهناك العاج وريش النعام والذهب وغير ذلك من سلع. (75)

ومن أهم البيوتات التجارية الكارمية آل الخروبي والكوبك. وقد غلب على تلك البيوتات الطابع الأسري، بحيث يرث كل جيل نشط الجيل السابق ومكانته التجارية والمالية، فضلا عن تجربته وخبرته. إذا كان الكارمي يدرب أولاده ومن يتخيره من عبيده ذوي الفطنة على مباشرة أعماله التجارية. (76)

وقد أدى تجار الكارمية خدمات جليلة لبعض الدول، فأقرضوا ملك اليمن عام 752 هـ / 1351 م قروضا ضخمة. كما أقرضوا سلاطين المماليك لمساعدتهم في تجهيز حملات عسكرية. (77) وهكذا ساعدوا في دعم المكانتين الاقتصادية والعسكرية.

وبجانب الكارمي كان هناك تجار آخرون من مختلف البلدان ساهموا في النشاط التجاري بحظ وافر، على الرغم من أن الأضواء لم تسلط عليهم كما سلطت على تجار الكارم.

وقد تمتع التجار ووكلاؤهم بنفوذ قوي في المناطق المختلفة. فعلى سبيل المثال لم يكن الوكلاء المتعاملون مع التجارة الهندية والمقيمون بالموانئ يخضعون لحكامها، بل كانوا يتمتعون بامتيازات خاصة تمنحهم حكما ذاتيا. ولما كانت الموانئ تتنافس على التجارة لمكاسبها، فقد كان التجار يضمنون معاملة خاصة، ويمارسون نفوذا كبيرا لدى مختلف الحكام. (78) ونستطيع

أن نلمس أهمية التجار ومكانتهم العالية في المجتمعات التي يعيشون فيها أثناء سياحتنا مع ابن بطوطة في غرائب أسفاره.

وفضلا عن نفوذ التجار في الموانئ المختلفة، فإن ثراءهم تحدثت به الركبان، وامتلأت به الحكايات الشعبية والقصص التاريخية بين ثنايا كتب المؤرخين.

ففي عجائب الهند يحكى عن رجل خرج من عمان لا يملك شروى نقير، وعاد ومعه مسك بألف ألف دينار، وبالقيمة نفسها ثياب وحرير وصيني إلى جانب الأحجار الثمينة.[79] وقد أرسل راميشت (Ramisht) وهو تاجر فارسي من سيراف كساء للكعبة من الأقمشة قيمته ثمانية عشر ألف دينار.[80] كما ذكر نيقولو كونتي (Nicolo Conti) ثراء تجار الهند بأنه يمكن لأي تاجر منهم أن يستخدم أربعين سفينة تقدر قيمة كل منها بخمسة وعشرين ألف قطعة ذهبية.[81]

وفي ملقا كانت أموال كبار التجار لا تقاس إلا ببهار الذهب، ويساوي كل بهار أربعة قناطير، ومنهم من يستطع تفريغ حمولة ثلاث أو أربع سفن تتكون من السلع الثمينة، وشحنها في مقابل ذلك بالسلع الأخرى من ممتلكاتهم. وكانوا يسكنون في بيوت ضخمة، ويملكون الحدائق والبساتين خارج المدينة، كما كانوا يملكون عددا كبيرا من العبيد الذين يسكنون في بيوت مستقلة عن بيوت أسيادهم.[82]

أما تجار الصين فيدلل ابن بطوطة على ثرائهم، بأنه من عاداتهم أن يسبك التاجر ما يكون عنده من الذهب والفضة قطعا تكون القطعة منها قنطارا فأزيد، ويجعلها على باب داره. ومن كان يملك خمس قطع يلبس في إصبعه خاتما، ومن كان يملك عشر قطع يلبس خاتمين، ومن يملك خمس عشرة قطعة سموه الستي «وهو بمعنى الكارمي بمصر»[83] وهذا دليل على شهرة وثراء الكارمية، كما أنه دليل على توافر الأمن والأمان في الصين. فكيف يستطيع إنسان أن يضع ذهبا وفضة على باب داره دون خوف من اللصوص.

وتتعدد القصص الدالة على ثراء تجار المحيط الهندي، هذا الثراء النابع من ثراء المنطقة وتنوع إنتاجها وتفرده، مما جعله مطلوبا في أنحاء العالم. فضلا عن براعة أهله في الصناعات ودقتهم التي تكلم عنها الرحالة

والمؤرخون.

ولكن كيف كانت تدار العملية التجارية في ذلك العصر ؟ هل كان كل تاجر يذهب بتجارته، أم كان ينيب عنه أحد وكلائه ؟ وكيفية التعامل المالي؟ مما لا شك فيه أنه كانت هناك نظم تجارية ومالية متعارف عليها، وإلا فكيف يدار هذا النشاط التجاري الضخم، وكيف يوفق كبار التجار بين تجاراتهم المتعددة ويديرونها في الموانئ والبلدان المختلفة ؟.

ومن إحدى وثائق الجينزا نعرف أنه كانت هناك شركات تجارية، فأحد الشركاء يقيم في البلد، والآخر يخرج في رحلات تجارية ليسوق البضائع.[84]

كما يذكر جوتين كيفية إدارة النظام التجاري اعتمادا على وثائق الجينزا، فالتاجر كان يتاجر في بضائعه وبضائع غيره، وكان يودع لدى المحكمة الشرعية المحلية بيانا مفصلا عن سائر تصرفاته في حق عميله. وهذا البيان كان يوقع بمعرفة اثنين من الشهود، ثم يرسل إلى القاهرة التي كانت تقوم بدور المقاصة للأمور التجارية، كما كان على العميل بدوره هو الآخر أن يحرر مخالصة كتابية أمام المحكمة. وكان لا بد من أن توثق هي الأخرى بدقة، ثم يرسل بها خارجا. وكانت الخلافات تنظر علنا أمام المحكمة الشرعية.

وفي حالة غرق سفينة فإن البضائع التي فقدت، أو البضائع التي تم انتشالها فيما بعد إنما كانت تعرض على أقرب محكمة، ثم يدفع بها إلى الأطراف المعنية، أو بالأحرى إلى البلد الذي يعيش فيه الأطراف المعنية.[85]

وجاء في وثائق الجينزا أنه كان يوجد في الموانئ وكيل للتجار (عند ابن بطوطة رئيس التجار)، وكانت وظيفته مساعدة التجار ورعاية مصالحهم ومباشرة قضاياهم، كما كان في حالة عدم استطاعة التاجر ائتمان شريك أو وكيل أعمال. كان وكيل التجار يقوم بالإشراف على تسويق بضائعه، كما يشتري له السلع التي يحتاجها. ووكيل التجار الناجح هو الذي يستطيع الحصول على توكيلات متعددة من التجار الأجانب لمباشرة أعمالهم والقيام على شؤونهم في غيابهم، كما كان التجار المحليون يستفيدون من صلات وكيل التجارة المتعددة في الحصول على نصيب من تجارة أعالي البحار.[86]

وكان على الوكيل أن يقيم مخزنا ضخما يخزن فيه بضائع عملائه، ويعتبر كغرفة مقاصة لعملياته وصفقاته التجارية بوجه عام أو للسلع التي

تخصص فيها، كما قام الوكيل بدور الصراف حيث يودع التجار الأجانب أموالهم لديه وهو الذي يقوم بالدفع نيابة عنهم. وكانت الوكالة تشبه مكتب البريد، حيث كانت ترسل إليها الخطابات الخاصة بالعملاء أيضا. [87]

ومن الطبيعي أن ذلك النشاط التجاري الكبير الذي شهده المحيط الهندي قد واكبه نظام مصرفي نشط، إذ كان يصدر عن الصراف خطاب ضمان لتسهيل مهمة التاجر، فعند تسلمه لمبلغ معين يقوم بتوجيه تعليمات إلى وكيله في البلد الذي يريد التاجر أو المسافر تحويل المبلغ إليه. وعند الاقتضاء عليه أن يقدم الحوالة أو خطاب الضمان، ويمكن اعتبار هذا أمر دفع من شخص أو مصرف إلى آخر، على أساس من التفاهم المتبادل بخصوص مبلغ معين من المال يتعين تسليمه إلى حامل الأمر. وكان لدى المصارف أقسام للإيداع أو للاقتراض، كما كانت تقوم بإصدار واستيفاء السندات الائتمانية. [88]

وكانت للتجار الهنود هيئات واتحادات منها ما كان مشهورا مثل مانيجرامان (Manigraman) وفلنجاير (Valanjiyer). وكان لهذه الاتحادات تأثير قوي في الاقتصاد الهندي، حيث تهدف إلى حماية التجارة في بلدان شبه القارة، وعبر البحار. وكان للملك وكبار المسؤولين نصيب في هذه الاتحادات. [89]

وأطلق على الاتحاد الذي غطى بنشاطه جنوب الهند وسومطرة اتحاد تجار نناديشي (Nanadeshi). وكان هذا الاتحاد محميا بقوة الأسطول الحربي للدولة. فقد تولت الدولة حماية السفن التجارية في حالة تهديدها بالخطر. وقد بلغ من قوة التجار أن طوائف الحرفيين كانت تعمل من خلال ولصالح طوائف التجار القوية التي كان لها تحكم واضح في المنتجات التي تصنع للتبادل التجاري، وكانت طوائف التجار هي التي تمول وتوزع السلع التجارية على الحرفيين. [90]

مما سبق يمكننا القول إن الاقتصاد الحر وحرية التنقل والسفر وعدم تدخل الحكومات ساعدت على ازدهار الحركة التجارية، ونمو ثروات التجار، وأيضا صناعات التصدير كالفخار والمنسوجات والصلب بالإضافة إلى المنتجات الزراعية والطبيعية والمعدنية. وكان لتعدد مناطق الإنتاج واتساع المسافات واختلاف طرائق التعامل ما أوجد طرائق جديدة للتعامل: كأوامر

الدفع، وقيام بعض الأفراد بدور الوكيل التجاري لمجموعة من التجار.

ولكن يلاحظ أنه رغم تضخم ثروات التجار التي هي نتيجة تلك الحرية الاقتصادية إلا أن عونهم للدول كان مشروطا، أي أنه كان على هيئة قروض واجبة السداد. وإن كانوا أحيانا يقومون بتقديم هدايا وغيرها، ولكن ذلك كان لتسهيل أمورهم، أو لشراء مرضاة أولي الأمر ابتغاء منفعة خاصة.

لذلك وإن كان هؤلاء التجار قد ساهموا بطريقة مباشرة، أو غير مباشرة، أو بمعنى آخر بقصد أو من دون قصد نتيجة الاحتكاك اليومي بالمواطنين في نشر الدين الإسلامي، ودمج ومزج ثقافات مناطق المحيط الهندي الساحلية منها خاصة إلا أنهم بمرور الزمن وتضخم ثرواتهم لم يشاركوا أو يساهموا مساهمة فعلية مقصودة في قيادة نهضة علمية، أو تطوير العلوم الموجودة فعلا، والتي نشطت إبان عصر الخليفة المأمون. وهذا عكس ما حدث في أوروبا حيث أذى الاهتمام بالمعرفة والسيطرة إلى الكشوف الجغرافية التي أدت بدورها إلى الرواج الاقتصادي الذي أدى بدوره إلى دخول أوروبا عصر النهضة.

وكان من المأمول أن يتصدى هؤلاء لتشجيع العلماء والأدباء، كما فعل أثرياء صدر الإسلام والدولتان الأموية والعباسية الأولى. ولكنهم تقوقعوا داخل نقاباتهم منعزلين عن مجتمعاتهم، وعاشوا في عالمهم الخاص بين بريق الذهب ورنين الفضة.

وكانت النتيجة أن النهضة العلمية والثقافية، التي شاعت في المجتمعات الإسلامية حتى العصر العباسي الأول، بدأت في التدهور والانحطاط والموات بعد ذلك، إلى أن استيقظ العالم الإسلامي عالم المحيط الهندي خاصة على طبول طلائع المستعمرين.

ويضعنا هذا في حيرة حيث إنه من المفروض أن يقود أثرياء المجتمع مجتمعهم إلى التقدم والحضارة. فهل كان الباعث على ذلك هو التكالب على جمع الثروات ؟ أم عدم عدالة توزيعها ؟ أم عدم حسن استخدامها ؟ أم انفصال الحكام عن شعوبهم ؟ وأعتقد أن هذه الأسباب مجتمعة هي التي أدت إلى وقوع هذا العالم تحت سنابك الأوروبيين.

ولكن هل تفسر لنا هذه المفارقة أمرا ما حيث تدفقت الثروة على الدولة في عصر المأمون، كما تدفقت على العالم الإسلامي في تلك الفترة محل

البحث، أي كانت المحصلات واحدة ولكن النتيجة مختلفة.

ففي عصر المأمون كان مصدر الثروة الأساسي للدولة الجزية والخراج بخلاف المصادر التقليدية. وبديهي أن هذه الأموال كانت تودع في بيت المال للصرف منها على ما يراه الخليفة ووزراؤه، ولا يعني هذا بالطبع أنه لم يوجد أثرياء في تلك الفترة، فقد كان هناك أفراد شديدو الثراء. ولكن لأن اتجاه الدولة كان الحث على النشاطين العلمي والثقافي، واحتضان العلماء والأدباء وإنشاء المكتبات، وتشجيع حركة الترجمة فقد تضامن الأفراد مع الدولة للنهوض بهذه المناحي. أما في الفترة محل البحث فإن انقسام العالم الإسلامي إلى دول متعددة أدى بدوره إلى تجرؤ الدول الأوروبية، وبدء الحروب الصليبية، مستفيدين من الخلافات بين دول العالم الإسلامي المنقسمة، مما ساعد على تبديد جهود تلك الدول. وهذه حالة، الصراع المستمر بين دول العالم الإسلامي والحروب المستمرة ضد الصليبيين، أدت إلى أن الأفراد أصبحوا لا يبالون إلا بمصالحهم الخاصة. فنجد التجار وهم إحدى الطبقات الثرية في المجتمعات الإسلامية، إن لم تكن أثراها، يتجهون لتضخيم ثرواتهم دون أي مشاركة للنهوض بدولهم: كتشجيع العلماء والأدباء، وإقامة المدارس. لذلك نرى ضحالة الثقافة والعلم في هذه الفترة، مما أدى في نهاية الأمر إلى استعمار المنطقة. وهل يمكن القول إن السمة المميزة للتجار على مر العصور هي الأنانية وحب الذات والانعزال عن المجتمع، وإن هذا السلوك يتناسب طرديا مع نمو ثرواتهم ؟

أليس اليوم أشبه بالبارحة ؟ فها هو العالم الإسلامي يتمتع بثروات طبيعية نادرة، وعدد لا يحصى من الأثرياء، كما يشهد العالم الإسلامي انقساما وتطارحنا يفوق ما مر به من قبل. كذلك نجد يهود اليوم في المكان نفسه الذي احتله صليبيو الأمس، إلى جانب ما يشهده العالم الإسلامي من صور الاستعمار الجديد (الاقتصادي). ومع ذلك لم يستفد أحد من دروس التاريخ أو وعاها.

وعلى كل فإن الحسنة التي تذكر لتجار المحيط هي نشرهم للدين الإسلامي وثقافته في بلدان المحيط الهندي، الشرق الأقصى خاصة. وكان لهم القدح المعلى في ذلك. ساعدهم على ذلك قلوب مفتوحة وسمعة عظيمة للإسلام.

وها قد آن للرحالة أن يؤوب، بعد أن لبث سنين عددا مسافرا فوق صفحة المياه وكأنه كان يعلم الغيب، حيث كانت عودته إيذانا ببدء مرحلة جديدة في منطقة تجواله. فقد اضطرب المحيط الهندي المسالم وتصادمت به الأسلحة لدخول وافد غريب يريد نهب ثرواته.

وكما أنه لكل عمل حصاد، فماذا كان حصاد رحالتنا ؟ لم يحتفظ به لنفسه، ولكنه طرحه على الكافة ليتأملوه ويستفيدوا منه، فهو يعلم علم اليقين أن من لم يستفد من دروس التاريخ يبقى طفلا إلى الأبد.

إن من أهم ما تبينه رحالتنا هو أنه على الرغم من عظم حجم التجارة المتداولة فوق صفحة المحيط، وتعدد الشعوب على سواحله، لم تحدث محاولة للسيطرة أو للانفراد بتلك الثروة، بل عمل الجميع سويا على الإفادة والاستفادة، فهناك حرية في الملاحة تقابلها شواطئ مسالمة، مرحبة بالقادمين تجارا ومسافرين، كما حملت السفن أبناء الجنسيات المختلفة، بحارة ومسافرين.

والأمر الذي يسترعي الانتباه هنا أنه كانت للعرب خاصة اليد الطولي في الأمور التجارية. فهم الذين كانوا يباشرون الأعمال التجارية في أغلب موانئ المحيط، يدعم هذا جاليات عربية استوطنت تلك الموانئ، كما كان لهم قصب السبق

في التفوق الملاحي، حيث تركوا آثارا تتحدث عن تفوقهم.

وعلى الرغم من تفوق العرب إلا أنهم لم يتعرضوا لسفن الآخرين أو تجارتهم. فكانت سفن جميع البلدان تبحر بين مختلف الموانئ في سلام. ولم تستخدم القوة العسكرية لفرض سيطرة دولة على أخرى من دول المحيط.

هذا التناغم والتوحد ساعدا على تدعيم الوحدة الثقافية لبلدان المحيط، وإن تفوقت عناصر الثقافة العربية التي كانت الثقافة العالمية المتفوقة آنذاك. كما أن الإسلام الذي كان يحتل مكانة القلب من هذه الثقافة لقي صدى طيبا في نفوس الناس، يدعم ذلك كله سلوك حسن وأخلاق طيبة أملتهما عليهم تعاليم دينهم الحنيف.

كما تبين أيضا أنه لا يوجد عائق أو مانع طبيعي أمام انطلاق الإنسان، بل إن العوائق الطبيعية يمكن أن تتحول بعزيمة الإنسان إلى عوامل مساعدة. وهاهو المحيط الهندي بكل جبروته من رياح عاتية، وأمواج صاخبة، وصخور مرجانية تنحني هامته أمام إنسان المحيط الذي عرف أسراره وسخر هذا الجبروت لصالحه. فالرياح ومواعيدها استثمرت أفضل استثمار لتسيير السفن. والتحكم الوحيد للطبيعة هنا كان في مواعيد الإبحار، وتلك التي لم يستطع ملاحو المحيط التغلب عليها خصوصا في المسافات الطويلة التي تستلزم أن يبحر فيها مخترقا قلب المحيط بعيدا عن الساحل، كما استفاد ملاحو المحيط من التيارات البحرية.

وصناعة السفن تمثل أفضل ما تظهر فيه عظمة إنسان المحيط، كما تدل على شدة التلاحم والتواصل بين بلدانه من أقصاه إلى أدناه. فقد توحد أسلوب الصناعة في جميع مناطق المحيط، بل كانت المواد التي تصنع منها السفن واحدة حتى في المناطق التي تفتقر إلى هذه الخامات. وكان استعمال خيوط ليف النارجيل بدلا من المسامير في وصل ألواح السفينة، رغم ارتفاع تكلفة استعمال الحبال، وصعوبة صناعة السفينة بهذه الطريقة، كانت السمة المميزة لجميع سفن المحيط. وكانت هذه هي الطريقة المثلى لمواجهة المحيط العاتي وصخوره المرجانية. حيث كانت الخيوط تعطي مرونة أكبر للسفينة في مواجهة التيارات. كما أنها كانت تقلل من عمق الغاطس وتجعل قاع السفينة أكثر تسطيحا، مما يسهل التعامل مع الصخور المرجانية

المنتشرة في المحيط.

كذلك كان الشراع المثلث سمة أخرى تغلب على سفن المحيط الهندي، وكان العرب أول من توصلوا إليه. وهو أفضل من الشراع المربع في استثمار الرياح لمساعدة السفينة على الانطلاق والدوران والمناورة.

أما الاختلاف الوحيد في السفن فكان في حجمها وشكلها. وكان اختلاف حجم السفينة راجع بالدرجة الأولى إلى طول المسافة التي تقطعها السفينة في رحلتها، حيث يتناسب الحجم تناسبا طرديا مع طول المسافة.

أما شكل السفينة فغالبا ما استوحي من أشكال حيوانات أو طيور البيئة بالإضافة إلى تحكم عدد المجاديف والأشرعة ووظيفة السفينة في شكلها.

وقد حاولنا تقدير أحجام بعض السفن التي لم تتوفر المعلومات الدقيقة عن أحجامها ومقاييسها بما هو معلوم لدينا عن سفن أخرى.

وكما تفوق أهل المحيط في الملاحة تفوقوا أيضا في الأجهزة الخاصة بها. فقد كان العرب أول من توصل إلى البوصلة، وهم الذين عمموا استعمالها، وعنهم نقلت إلى أوروبا. وإليهم أيضا يعود فضل وجود أكمل وأوفى تعليمات بحرية مكتوبة لكي يستفيد منها بحارة المحيط الهندي.

وكان أبرز ما يميز شطآن المحيط الهندي الموانئ التي انتشرت فيها انتشارا واسعا. هذا الانتشار يدعم الرأي القائل بضخامة حجم التجارة المتداول في أرجاء المحيط، وإنها كانت فرعا حيويا من فروع النشاط الاقتصادي بالمنطقة إن لم يكن أهمها.

وكانت هناك عدة عوامل تحكمت في اختيار موقع الميناء أهمها: وقوعه على مصاب الأنهار، أو على نهاية الطرق البرية. وكانت الأنهار والطرق البرية تمثل شبكة التسويق للمنتجات الداخلية (منتجات التصدير) ولسلع الاستيراد.

كذلك كان الموقع الحاكم يفرض قيام الميناء باعتباره ضرورة حتمية، فقد يكون على رأس أحد المعابر التي لا بد من عبورها للوصول إلى عالم أرحب خلف هذا المعبر أو المضيق. كما في عدن، وملقا، وهرمز.

وإلى جانب موانئ الموقع كانت هناك موانئ صغيرة نسبيا يمكن اعتبارها محطات للتموين. وقد وجدت هذه الموانئ بسبب طول زمن الرحلة واحتياج السفن للتزود بالمياه والمواد الغذائية. ولم يكن صغر حجم الميناء أو ضحالة

الماء عقبة أمام رسو السفن الكبيرة. فكانت تقف خارج الميناء، وترسل سفنا صغيرة إلى الميناء للتزود بما تحتاجه.

وفرضت طول الفترة التي يمكثها التجار بالميناء انتظارا لدورة الرياح الموسمية إنشاء الخانات والفنادق لمبيت التجار والمسافرين، كما أدت أيضا إلى حدوث كثير من حالات الزواج بين التجار وأهالي الميناء، مما أدى إلى انتشار بعض العناصر الثقافية والحضارية.

كذلك كان للرواج التجاري الذي شهدته تلك الموانئ أثر في قيام صناعات متخصصة، تخدم عملية التصدير في المقام الأول كالحرير والبورسلين بالصين، والمنسوجات بموانئ الهند، فضلا عن عمليات استخراج الذهب والجوهر وصيد اللؤلؤ.

وكان لكل ميناء نظام خاص في تعامله مع التجار وغيرهم من حيث تحصيل مختلف الرسوم. وهي رسوم لم تكن ثابتة أو موحدة في جميع الموانئ، بل كانت تختلف قيمتها من فترة لأخرى في الميناء الواحد حسب رأي صاحب السلطان، كما أنها كانت تختلف من ميناء لآخر. ولكن كانت السمة الغالبة في كل هذا هو التعامل الحسن من صاحب الميناء وأهليه لضيوفهم حيث كانوا يعتبرونهم كذلك في بعض الموانئ، بل كانوا يبادلونهم الهدايا مرحبين بهم، ومستقبلهم في عرض البحر. وكل هذا طبعا ليس لإدراكهم لأهمية التجار لهم ولاقتصاد بلادهم فقط، بل لسماحة في طباع أهل المحيط وهدوء في سلوكهم. وهذا راجع أيضا إلى الأصالة الحضارية لتلك المناطق التي شهدت أقدم حضارات العالم، فضلا عن انتشار الدين الإسلامي فيها، وكذلك الديانات الأخرى التي تحض على كريم السلوك.

وقد وجد في الموانئ الكبرى نظام خاص في التعامل مع التجار وتفتيش السفن، وغير ذلك من أمور الإدارة التي كان يقوم بها موظفون معينون. كما وجدت نظم للتعامل بين التجار لتنظيم عمليات البيع والشراء واستيفاء الحقوق. كذلك وجدت شركات تجارية، كل فرد منها موكل بعمل في العملية التجارية.

وكان لتعدد مناطق الإنتاج واختلاف المناخ من منطقة لأخرى أثر كبير في التنوع الإنتاجي، كما كان لتفرد مناطق المحيط الهندي بإنتاج سلع معينة لا تنتج في غيرها أثر كبير في شدة الطلب على تلك السلع من العالم

الخارجي خصوصا التوابل التي أتت على قمة هذه السلع حيث شدة الطلب عليها.

وقد أوضح البحث أن نصيب تجارة الرقيق كان ضئيلا في تجارة المحيط الهندي. وهو الأمر الذي يخالف ما روّجه الكتاب الأوروبيون. كما أثبت حسن معاملة الرقيق، بل دخولهم في نسيج الحياة الاجتماعية، فلم يعيشوا حياة منعزلة عن المجتمع الموجودين فيه.

ويتأمل رحالتنا نتاج رحلته، فيجد أنه على الرغم من الثراء الذي عم بلدان المحيط سواء في الإنتاج بمختلف فروعه أو النشاط التجاري إلا أن كل هذا لم يواكبه نشاط علمي. فلم يبد حملة المال وهم التجار أي اهتمام بالمساعدة على قيام نهضة أو حركة ثقافية وعلمية، بل أنساهم جمع المال حسن استخدامه. وكانت النتيجة أن سبقهم الغرب الأوروبي الذي نهض بفضل علوم الشرق واستفاد منها.

ولبث رحالتنا ينظر ما حدث بعد ذلك فشاهد وصول المستعمرين الأوروبيين، وتقسيم بلدان المحيط بينهم، وتنازعهم في سبيل الانفراد بكل ثرواته، وتبدلت الأدوار وتحول السيد مسوكا.

فقد وصلت القوة العسكرية الهمجية إلى مياه هذا المحيط، وواكب هذا تدفق ثرواته خارجه. وفقد المحيط أمنه، وتحولت أمواج المحيط الهادرة إلى حمل وديع قياسا إلى هؤلاء الذين أذلوا شعوبه. وأصبحت بلدان المحيط تمثل السوق الرئيسة لاستهلاك المنتجات الأوروبية، والمورد الرئيس لخامات الإنتاج التي تذهب إلى أوروبا لتعود مصنعة. وكلتا العمليتين البيع والشراء تتم وفق هواهم. أدى كل هذا إلى تدهور وتأخر بلدان المحيط.

ويجول رحالتنا بناظريه اليوم بعد أن أجلي المستعمر عن بلدان المحيط، ومرور قرون عديدة. فيجد أنه لم يشاهد أي تغيير. فما أشبه اليوم بالبارحة. فمازال المحيط وبلدانه يمثلان منطقة طلب خارجي على منتجاتهما وإن كان قد حدث تبادل في مواقع السلع من حيث الأهمية. فاحتل البترول رأس القائمة ويمثل أهم سلع العصر لأنه الطاقة المحركة للحياة. بالإضافة إلى ذلك فإن السوق الاستهلاكية بالمحيط تعتبر أكبر سوق عالمية نظرا لضخامة القوى البشرية فيها.

ومع هذا الثقل المؤثر في العالم اليوم إلا أن بلدان المحيط لم تحتل الدور

المناسب لما تمثله من نشاط إنتاجي واستهلاكي. وهذا للأسباب التالية:

لم تستطع تلك الدول السيطرة على مقدرات الإنتاج بها. فالعملية الإنتاجية ثم التحويلية ثم عمليتا البيع والشراء وعملية النقل كل هذا في أيد أجنبية تعمل لصالحها فقط، فضلا عن التنافس الذي أشعلوه بين دول المنطقة لخفض الأسعار. كل هذا أدى إلى أنهم أصبحوا هم المسيطرين على الأسعار في كافة مراحلها.

كذلك أصبحت منطقة المحيط الهندي تمثل السوق الرئيسة للمنتجات الأوروبية. ولم تفلح دول المنطقة في استخدام وزنها الاستهلاكي في أن يكون عنصر ضغط لتحقيق مكاسب لها.

وما أشبه الليلة بالبارحة. فها هي الدول الأوروبية تؤجج نار الحرب بين دوله لتعوق من انطلاقها نحو التقدم، ولتجد فرصة للتدخل، وسوقا لبيع سلاحها القديم المكدس. وتنساق تلك الدول إلى هذا المنزلق الخطير غير واعية لدروس التاريخ.

ويرجع شريط الذكريات برحالتنا سريعا إلى حيث كان المحيط خاصا ببنيه واحة للسلام والأمان، تسافر آلاف الأميال من أدناه إلى أقصاه لا تشعر بأنك تركت أهلك لحظة. والآن أصبح مرتعا لكل أساطيل العالم الغربية عليه، إلا أن دوله تكاد لا توجد لها أساطيل سوى سفن متفرقة تتوارى خجلا بسبب ضعفها.

ويخلص رحالتنا إلى أن المحيط الهندي يعد أهم مناطق العالم الاستراتيجية في عالم اليوم وأخطرها. ولم تكن هذه الأهمية وليدة اليوم، ولكنها بنت الأمس البعيد. فلم تتضاءل أهميته وخطورته على مر الزمان خصوصا بعد تركز التجارة عبره بعد اجتياح المغول لآسيا.

ويغفو راصد الزمن وجواب الآفاق خجلا من الموقف الأليم الذي انزلقت إليه دول المحيط غير واعية لما يحمله التاريخ في أعطافه من دروس وعبر لكل من يريد أن يستفيد ويتعلم فيفيد.

المــلاحــق

الملحق 1

وثيقتان من وثائق الجينزا من كتاب

R.Gotthell, The Fragments from the Cairo Genizah .

الوثيقة الأولى:

IX Letter, p.p.54 45.

يبدو أن شخصا يدعى يوسف يعيش في الفسطاط مع كثير من الأقارب يكتب إلى أخ يعيش في عدن جنوب الجزيرة العربية مع بعض الأفراد من مجتمع الفسطاط. ووالد هـذين الأخوين هـو كبير هذه الأسرة. والأخ الذي في عدن يعمل تاجرا، وقد قام برحلتين إلى الهند وبخاصة إلى كولومبو في سيلان، وقد أسر في إحدى هاتين الرحلتين بواسطة القراصنة، ودفع أقاربه في البلد (الفسطاط) فدية عنه. وقد مات هناك أيضا خال كان قد ذهب من الفسطاط إلى الهند في عمل تجاري للأب. وهناك شك كبير في وصيته خصوصا أن زوجة هذا الخال امرأة جشعة ولها أيضا طفل غير شرعي أتمت به في فترة غيابه. وهناك حالة أخرى مشابهة مذكورة في الخطاب.

لا يوجد بالخطاب عنوان أو تاريخ، ويبدو أنه عهد بالخطاب إلى شخص لتسليمه. ولكن جاء به ذكر لشخص يدعى حزان أبو البيان، ورد اسمه في وثائق أخرى تجعلنا نحدد تاريخا تقريبيا لهذه الوثيقة. وهو حوالي عام (545 هـ / 1150م)

النـص- ص 45.

1- باسم الرحمان.

2- خطابي إليك يا أخي عزيز وغال عندي. ليطل الله حياتك ويمد.

3- في قوتك وكرامتك ولا يحرمك من جمال النجاح وليجمعنا الله.

4- وفي أسعد الظروف بنعمته وكرم إحسانه إذا شاء الله. وما تود معرفته هو التالي:

5- منذ أن وصلت الهند لم يصلنا أحد من طرفك وأصبحنا

6- في قلق بشأنك بسبب المحيط الهندي إلى أن وصل الحاج علي

7- الذي يدعى ابن القصديري وسمعنا منه وأخبرنا

8- به كل ما حدث لك وكيف مات خالك رحمة الله عليه.

9- وكيف عدت من الهند وشكرنا الله العظيم

10- لنجاتك وأنك استطعت الاتصال بخالك قبل وفاته.

11- وأخبرنا أنك تحملت مشاق كثيرة مع خالك.

12- وهو مريض ولم نتحمل ذلك لأنه لم يكن أحد منا.

ص 47

13- بجانبك ليساعدك فيما حدث لك وأنت متعب

14- بالمشاغل التي سببها موت خالك. ولكن الله العظيم سيعوضك عن ذلك.

15- ويفتح أبواب الحظ أمام يديك إذا شاء الله.
16- وقد وصل ابن القصديري بعد عيد البوريم بخمسة أيام وبعد أن أخبرنا
17- بموت خالك لم نخبر أحدا بذلك-ولم يترك أبوك مقامه
18- إلا بعد أن جعله يقسم بألا يذكر هذا الأمر لأحد وأخبرناه.
19- عن زوجة خالك أبا فعلته معنا وجعلناه يقسم على ألا يخبرها
20- بشيء مما حدث وجعلنا الأمر سرا.
21- لن نخبر أحدا حتى زوجتك لن نخبرها بموت خالك.
22- وقال القصديري إنك أردت الذهاب إلى كولومبو ولهذا عدنا
23- إلى سابق حالتنا من القلق (الشك) وبقينا هكذا لمدة شهر ونصف.
24- حتى وصل ابن الزيات الذي يعيش في منزل مسير بن جراح.
25- ثم قابلناه وأخبرنا بعودتك إلى عدن وكيف
26- أسرت السفينة بعد الهجوم عليكم وكيف أن
27- سفينة بضائع قدمت إليكم، وكيف وصلت إلى عدن سالما صحيحا. ولهذا
28- فنحن لم نحرم من نعمة الله ومع الله فكل شيء طيب، ولكن
29- كنا متضايقين لعدم وصول خطاب منكم معه للاطمئنان،
30- وظللنا قلقين حتى وصل يوسف ابن الحفصي
31- متأخرا في ليل رمضان ليلة عيد المسلمين وقابلناه،
32- وأخبرنا بكل ما وقع لكم وكيف أنكم عدتم.
33- إلى عدن ولكن لم نعد من روايته إلا بعد أن سلمنا خطابكم الكريم.
34- وقرأناه وفهمنا ما فيه وتم الاطمئنان ولكنص 49
35- .. .. . لو لم نر خطابكم فكيف يطمئن قلبنا...
36- .. . إنه أخذ معه قائدا لسفينة الذي كان معه..
37- حد وكان معه إلى طاب.. .
38- موسى فاستلمناه منه ووصل هناك.. .
39- حول ذلك ويا أخي لو لم يصل.. .
40- تبادل وتذكر موت خالك.. .
41- لم يصل أحد من عندكم..
42- وجعلناه يقسم بألا يذكر هذا الأمر.. .
43- قرى في سوق التبادل (سوق الصرف).. ..
44- ليست أمك في قلق، إن أمك.. .
45- على قدر استطاعتي والله
46- عبد البوريم حتى بعد عيد الفصح
47- أمور بعد أن سمعوا.. .

الوجه الآخر من الورقة:

1- معك واحنه وأن ربي.. .
2- وعن الحرير الذي سلمه لك.. .
3- المواصفات.. . وحتى.... صفته هي

4- أثناء إحالته إلى أحد.. ..
5- معها المواصفات ووصف هو.. .
6- ما هي حكاية أم الشيخ ابن.. ..
7- عن موت خالك حاولت أن تأتي.. .
8- واقسم بالرب أنه لن يذكر.. .
9- أي شيء منها حتى لا تعرفنا بشيء... .
10- لقد أخبرتك ب.. .. قال لنا.. ..
11- لم يمت خالك إلا بعد أن كتب لك وصية وأخذنا ننتظر
12- الوصية المرسلة بواسطته على الورق حتى نعرف موقف الميراث بالنسبة
13- لك ولكن الله الله إذا كنت لم ترسل لنا نسخة من الوصية فلا
14- تقم بعمل شيء إلا بعد أن ترسل لنا الوثيقة بكل ما فيها. ولا
ص 51:
15- ولا تهمل في هذا الموضوع لأن هذه رغبتنا فيكم.
16- وأنت أرسلت خطابا تشتكي إلى السيد قائلا له إنك أرسلت إلى الأنصاري
17- ولكن جاوبني بالله عليك يا ابني هل عندك شيء من الأملاك التي أخبرك بها
18- ألست يا ابني حرا في أن تعرف الأنصاري ولعبته الصغيرة وكيف
19- أنه يقف في السوق ويلعب مع أي واحد يقف هناك ! واعلم
20- يا أخي لا تأتيك ثروة إلا من عند الله العظيم
21- وعن دعوة أبيك لك لأن الناس والشيطان كلاهما ينام إلا الرب فهو لا ينام
22- لأنه يناديك طيلة الليل والنهار. ولو أنك عرفت الخجل.
23- من خلال رسائل أبيك، وترسل لنا خطابات تقول فيها
24- إنك مشغول بأعمال أخرى غير كتابة الرسائل خاصة الخطاب
25- الذي وصل إلينا عن طريق قائد السفينة وتقول فيه لسيدك
26- عندما يصل شبل الدولة خذ منه ما أرسلته إليك وإلى بقية التجار ولم يسر بذلك.
27- وتركت فيه أثرا عميقا وسمعنا أن كل الشخصيات العظيمة وصلت
28- وعند.. ولكن اهدأ والدتك تسأل عنك وتقول لك
29- يا ابني كما أرحتني بخطابك
30- فليعفك الله من كل مرض
31- وكذلك بركات ابن خالتك قد تملك منزله مع ابنة خالتك ست نسيم يرحمها الله كعروس.
32- سمعنا أنك أنجبت ولدا ليرحمك الله العظيم.
33- كم هو بركة وليجعله مباركا ويعطيك مثله.
34- والله يا أخي لقد تقاضى المسلمون فدية عنك الكثير منا
35- إلى أن أطلق قائد السفينة حرية رجل غني وهو أحد أصدقاء السيد. ص 53
36- وطلب منه فدية إضافية عنك وأحضر خطابك إلينا ولم يكن عندنا أي
37- خبر عنك حتى وصل الرجل الغني بالأخبار فليجزه الرب عنا أحسن الجزاء
38- ولا أحد يعرف بما أرسلناه إليك في الخطابات وبقدر استطاعتك
39- أخبرنا إذا كانت الخطابات قد وصلتك. هذا هو حال الناس يا أخي .

40- لم يبق لنا شيء نقوله فيما عدا أنك لم تخبرنا بشأن الوصية
41- الخاصة بخالك ونحن متضايقون لأنك لم تعرفنا بوصول الخطابات إليك
42- وإليك تحياتنا ولكل من يتمتعون بحمايتك ونعمتك
43- ويرسل إليك أبوك بالتحية ووالدتك أيضا وثابت هذا
44- الخطاب أخوك وعبدك يوسف الشاكر لنعمتك نرسل إليك التحيات.

هامش الوجه الآخر من الورقة:

وأخواتك يرسلن لك تحياتهن وخالاتك أيضا وأبناء عمك الشيخ أبو الحسن والشيخ أبو الفرح وأولاده وحماك كلهم يرسلون تحياتهم. وابن الياس أيضا. وأنا مسرور لأنك كتبت إلي في رحلته وسيصله خطابك بإذن الله العظيم وسيريحك كما طمأنته وطمأنتنا لأنه محطم وفي ضيق شديد، ويرسل لكم تحياته حزان بيان ويوسف المغربي ومنصور وأخوه وأولاد خلف. والشيخ عطا الله وابنه والشيخ أبو الحسن وابنه والقاضي وعبيده يرسلون لك تحياتهم وقد تزوج ابنة فتوح المصري ورزقه الله بابن منها واسأل عن الشيخ أبو السرور وأخبره أن أخاه يوسف يسأل عن الابن الذي ولد في الرابع عشر من الشهر. وليقبل الله أعماله.. ويجمعنا إن أراد الله ونسأل عن.. . أخبره أن أسرته في صحة جيدة وأن خطاباته وصلت إليهم وقد أسفنا لما حدث له وليعوضه الله عن خسارته ويرتب له أموره ويعوض في أسرته.

ص 55

آخر الخطاب:

1- وأمر آخر في اليوم الذي ذهب فيه خالي في رحلة وودعناه عند القناة أخذني جانبا وقال:
2- إنها مع الولد ولقد انتظرنا 9 شهور ولكنها لم تحمل.
3- ومضت 9 شهور أخرى حتى حملت ولدا وقد فوجئ الجميع
4- حتى المسلمون قالوا لم نسمع بهذا في حياتنا
5- هذه اليهودية إنها تستحق الحرق لهذا الفعل وبعض اليهود
6- مثل اليهود البيزنطيين مثل منصور بن موسى ومنصور ابن الخبيث
7- حيث دافعوا عنها حتى جمعوا حوالي عشرة من اليهود
8- لختان الطفل ولكن لم يحضر ديان ولا حزان ولهذا لم ينل البركة الضرورية عليه.

هامش الوجه

وأمر آخر بعد أن سمعت والدتك بموت خالك رحمة الله عليه حزنت بسببك وبسبب الصعاب التي واجهتها في البحر المرة الثانية وبينما هي مريضة لم تأكل ولم تشرب حتى وصول خطابك وبمجرد نظرها إلى الخطاب شعرت بتحسن وسعادة كما اطمأننا جميعا وليريحك الرب في محنتك ويجعل حظك سعيدا وهذا ما ندعو به لك.

وأمر آخر أحضر لنا يوسف الحفصي خطابا منك «امرأة أبو السرور من الكتابة وادفع لها ثمن الغلال التي وصلت مع قاضي.. . ابن ال.. .. وماذا تتوقع هي دون أن تسمع بوصول أي شيء إليها. ولم يكن لها عمل سوى الشحاذة منا دائما وقبل موت خالي أحضرت السيد أم القاضي ورفعت عليه دعوى وقبل أن يسافر خالي كان قد أوصى السيد أن يشتري، ص 57، لها بدينار حرير وخشب وقود وزيت زيتون وأحضر لها كل هذا. واستمر يعطيها أشياء حتى أعطاها مؤخر المهر وأعطاها حريرا للبائنة ودفع لها منها مؤخر المهر ولهذا لم تكن في حاجة أبدا ومع ذلك أحضرته أمام القاضي وقالت له: أريد منه أرباح رحلة زوجي والتي كان قد دفعها».

الوثيقة الثانية

XXXV Letters, P.P 160 - 163

ص 161

اثنان من اليهود يشتغلان معا بالتجارة لأكثر من أربعين عاما أحدهما-كاتب هذا الخطاب-يخرج في رحلة تجارية، والثاني مقيم في البلد كما هو الحال دائما في الشركات التجارية. وهما يعملان في تجارة البضائع عامة والثياب خاصة فيعطيان للنساج مقدما من المال ويأخذان منه الملابس التي صنعها.

الكاتب الآن يشكو من قصور شريكه وجحوده ومن تعبه واجتهاده وخسارته هو ربما وفقا للاستخدامات التجارية للعصر.

الوجه

1- هذا خطابي إليك يا سيدي ورئيسي ليطل الله عمرك ويمد في صحتك. حل شهر صفر في سلام.

2- والحمد لله رب العالمين وصل النساج إلى هنا في وسط العيد ووصل

3- لي خطاب معه وذهبت لمقابلته فسلمني خطابك مع الاعتذارات.

4- لقد كتبت أنه قد استغلني. ورأيي أنك عديم الحياة وتريد أن يأتي إليك الناس في دكانك. وهو يعرف أنك لن

5- تفعل شيئا له أو لي، ولذلك فقد ذهب إلى ابن البصري شخصيا ودفع له هذا الأخير سيفه وعشرين

6- دينارا ونصف على ثلاثين قصبة وسلم الأخير في يوم وصوله الدنانير وخمس قصبات من الملابس.

7- وقد فعل نفس الشيء مع بقية الملابس وبالتدريج، وأخيرا انتهت ولم نجدك نخبرك عن ذلك بل على العكس ظل يماطلك.

8- كما قلت ولو كان أخبرك ووافقته ولكنه ذهب وعاد إلى ابن البصري.

9- وهذا الأخير أخذ في كل وقت ما يناسبه حتى تمت الصفقة.

10- أخبرني متى حصلت على الراحة والسعادة عن طريق الصدفة. لقد ذهبت إلى النساج كمن يذهب لكي لا يشتري.

11- شيئا إلا نقدا والآن أنا وأنت لأول مرة نتاجر معه ونجد أنه ليس لديه

12- إلا أكثر من 30 قصبة بقليل ومع ذلك دفعنا المائة دينار وحصلت أنت على بقية القماش وبالتدريج، ولكني لو دفعت

13- له الدنانير زمن وصوله وقال لك انتظر شهرا فقد كان ذلك سيضايقك في وقت قصير

14- لأنك كنت ستتصرف كواحد يخشى أن يفقد منزله أمام عينيه

ص 163

15- حتى لا تعود الفائدة إليه وقد نقص نصيبي ولا خداع في ذلك. وقد تنبهت إلى ذلك من الرسالة التي وصلت.

16- رسالة سيدي أبو السرور ليهبه الله العافية حيث تسأل ما الذي حدث لك

17- أرسل أولا ما تفضله

حاشية «أ»

أرسل أي شيء فيما عدا أن ترسلها كلها وقد يسّرها الله وأنت لست قلقا لما سيحدث لي من السعادة وما ذكرته لك أرسل 65 قصبة.

حاشية «ب»

إليّ واجعل الباقي عندك وهو 53 قصبة بما قيمته دينار أقل أو أكثر أحسبها على سيدي أبو السرور حماه الله ولا تقسمها معي وليتفق على شيئين مد الشرط وتوزيع الشيء حتى يحدث منها البركة.

الوجه الآخر

1- لو معي ألف دينار وأخذت هذا المبلغ مني طوال هذا الوقت

2- فإن الخراب الذب سيحدث لي هو خراب الشحادة

3- بدلا من الربح وقد كان هذا نصيبي من الشركة معك خلال أربعين عاما وأنت تعرف أن هناك آخرين

4- يشهدون على ذلك وعلى تعبي وعظمة صبري في السفر

5- وطوال عمري هذا كنت كريما ووعدت قائلا لا تحزن ولا تتحمل المتاعب بالبر والبحر.

6- دون حدود أرسل لي ما تحب وسأبيعه لك وأرسل لك وهكذا اعتمدت كلمتك.

7- ولكن نصيبي لم يساعدني ولا خداع في ذلك فكن طيبا وأعطني 23 قصبة.

8- وأرسلهم معا.

9- مجزئين مقطوعين

10- إذا كان يرجني الله والله كفيلي

خطاب بالعربية

1- إلى سيد بوسعد.. . ابن أبو سلامة ابن علي ابن المصري من إسرائيل ابن إسرائيل ابن دانيال.

2- ليمد الله في حياتك.. . فسطاط

3- .. .. .. يقول الله

4- بسم الله الرحمن الرحيم

5- وصل خطاب سيدي القاضي الإمام ليمد الله في عمره وعافيته

6- ويقضي على عدوه ويدمر حاسده.

ملحق 2

أسماء بعض الأماكن الجغرافية كما وردت في بعض المصادر، ومسمياتها الحديثة

قبل أن نأتي إلى سرد أسماء الأماكن يجب أن نذكر أن نطق تلك الأسماء لم يكن واحدا عند الكتاب، بل اختلف النطق من كاتب لآخر، وإن كان الاختلاف في أغلب الأحيان طفيفا. فيحذف حرف أو يقدم آخر. لذلك راعيت اختيار الأسماء الشائعة عند أغلب الكتاب.

جزائر اندمان: هي اندمان الآن (1) فلم يحدث تغيير في الاسم.

بالوس أو قنصور: هي باروس الآن (2)

البحر الأريتري: هو المحيط الهندي.

بحر الزنج: جزء من المحيط الهندي مجاور لبلاد الصومال وزنجبار المعروفة عند العرب ببلاد الزنج. (3)

بحر الكاهل: غالبا هو بحر الصين. (4)

بحر الصنف: جزء من بحر الصين بين بورنيو ومملكة أنام (5) (فيتنام).

بحر صنجي: ويقصد به الجزء الواقع بين جزيرة هاينان والمضايق التي بين فرموزا وبحر الصين. (6)

جزيرة المل: جاوة أو واق الواق. (7)

جزيرة النّيان: وهي الآن نياس. (1)

حافوني: ميناء في الصومال على رأس حافوني. (2)

حمدان: ذكر كثير من الكتاب العرب مدينة حمدان منهم المسعودي والإدريسي، وذكر ابن بطوطة حمدان تحت اسم الزيتون وهي أول مدن الصين التي نزل بها ابن بطوطة. فالضبط في ابن بطوطة أقرب إلى الصحة لأن الاسم الأصلي (Tche-Tung) وهي مدينة جوان شو الآن. (3)

خانفوا: هي كانتون. (4)

الخطا: هي الصين الشمالية ومن الخطا جاء الاسم القديم لبلاد الصين، وهو كاثاي (5). (Cathay)

الخنسا: هي هانغ جو الحالية. (6)

الديبجات أو الرابحات: جزائر المالديف واللكاديف ببحر الهند. (7)

الديبل: من أكبر موانئ السند وموقعها الآن كراتشي باكستان. (8)

ذيبة المهل: المالديف. (9)

رأس حافون :Ras Hafoun وتسمى أيضا جرد حافون أو رأس الشناريف وموقعها على مسافة عشرة أميال ونصف من جنوب جردفون، وهو رأس حجري يرتفع كالمدرج إلى 885 مترا. والملاحون يخشون السير بسفنهم في جوار، ولهذا يرى بعض المحققين أن صحة اسمه هو «خافون» كأنه يأمرهم بالخوف منه. وبينه وبين أرض أفريقيا برزخ طوله عشرون كيلومترا. (1)

الرامني أو الرامي: جزيرة سومطرة بإندونيسيا. (2)

الزابج: أي النارجيل ويعني بها العرب جاوة أو بورنيو. (3)

زنجبار: وتتكون من زنج و بار والمقطع الأخير بالسنسكريتية يعني «بلاد» أي بلاد الزنج. وهي البلاد الواقعة على الساحل الشرقي لأفريقيا. (4)

الزيتون: وهو ميناء شوان شو (Chuan-Chow)، وقد اشتق العرب اسم الزيتون من اسم أشجار

(Tzhc-Thung) التي زرعت حول المدينة. (5)

سرنديب أو سيلان: الآن سري لانكا. وسرنديب تعني الجزيرة الذهبية في السنسكريتية، ويفصل بينها وبين جنوب الهند مضيق يختلف عرضه من 120 كم إلى 160 كم. والبحر الذي يقع فيه هو ما أطلق عليه العرب بحر هركند.(6)

سفالة: تمتد سواحلها فيما يلي مصب نهر زمبيزي جنوبا. وهي الآن موزمبيق. (7)

السلى: هي جزائر الفليبين. (8)

السند: اسم أطلقه العرب على ثلاثة أقاليم يفصلها عن الهند نهر مكران أو مهران، وهي بلاد زابولستان (أفغانستان اليوم). وبلاد طورن ومكران (حد روسيا قديما) وهي إقليم بلوخستان الآن. (1)

سيلا: هي كوريا الآن. (2)

شلاهط: جزيرة بلاوان بالفليبين. (3)

الصنف: الهند الصينية. (4)

صيمور أو سيمور: هي الآن تشول (Chaul) إلى الجنوب من بومباي بنحو 25 ميلا. (5)

صينية الصين: اسم غير صيني وضع لمدينة في الصين. ويظهر أنها محرفة عن كلمة فارسية هي «مهاجين» ومها في السنسكريتية وفي الفارسية القديمة معناها كبير فمهاجين معناها الصين الكبرى. وصينية الصين هي صين كلان. وبناء على ما جاء في المغرب لابن سعيد أن صينية الصين هي عاصمة بلاد متري أي فوكين الآن. (6)

بلاد طوالسي: وقد تحير الباحثون في أمر هذه البلاد، وذكروا أماكن عدّة، وقد غلب رأي سير هنري بول بأن المراد بها هو أرخبيل سولو من جزر الفليبين. (7)

فاكنور: وهي باكنور (Bacanur)، واليوم باركور (8(.) Barcur)

قالقوط أو قاليقوط: تقع قي الجنوب الغربي لبلاد الهند. (9)

القمر: هي جزيرة مدغشقر. (1)

كدرنج: ويكتبها المسعودي كردنج، ويرى فران أنها هي رأس سانت جاك الآن. (2)

كله أو كلاه. تقع في الملايو. (3)

كنباية: هي اليوم مدينة كمباي شمال بومبي الحالية. (4)

كولم: هي كيلون الآن (Quilon) إلى الجنوب من قالقوط. (5)

لوقين: هي تونكين (6) بجوار هانوي.

المعبر: يقع على ساحل كروماندل جنوب الساحل الشرقي للهند وهو الآن عاصمة منطقة شولي. (7)

الملبار: ساحل الهند الغربي.

مل جاوة: لم يتحقق الباحثون من مكانها، ولكن أغلب الآراء تذهب إلى أن المراد بها شبه جزيرة الملايو أو مكان بها. (8)

ملاكة (ملقا): تقع على الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة الملايو وتتحكم في البوغاز الموصل بين بحر الصين والمحيط الهندي. (9)

ملندي: تقع على الساحل الشرقي لأفريقيا في كيني. (10)

منبسة: يطلق عليها البعض ممبسة وتقع في كينيا على الساحل الشرقي لأفريقيا. (1)

منجرور: وتقع على ساحل الملبار وهي اليوم مانجلور (2(.) Mangalore)

ملوقة: جزر في الملايو مشهورة بجودة توابلها، ولها مضيق وبحر بهذا الاسم. وتسمى في كتب الجغرافية الحديثة بجزائر الملوك. (3)
هاينان: لا تزال بنفس الاسم إلى الآن، وتقع في بحر الصين الجنوبي.
هيلي: رأس تقع على ساحل الملبار بالهند. (4)
واق الواق: اختلف الباحثون حول مكانها فمنهم من ذهب إلى أنها بورنيو ومنهم من ذهب إلى أنها اليابان أو الفليبين، كما ذهب بعضهم إلى أنها مدغشقر(5) وإن كنت أرجح أنها اليابان لأن البلاد التي سبق ذكرها لها مسميات في الكتب العربية.

ملحق 3

أسماء بعض الأماكن باللغة الصينية كما وردت في أحد المصادر الصينية وهى:

Chau Ju-Kua, his work on Chinese and Arab trade in the twelfth and. thirteenth centuries

(1)أنام (فيتنام)	Chan-Ch‘ ong
(2)بالمبانج (شرق سومطرة).	San-Fo-Js‘i
(3)زيرة سيلان	Lan-Wu-li, Si-lan
(4)جاوة	Sho-P‘o
(5)ملبار	Nan-P‘I
(6)كجرات	Hu-Ch‘u-la
(7)ساحل الكروماندل	Chu-Lieu
(8) الهند	T,ien-Chu
(9) العرب	Ta-Shi
(10) مكة	Ma-Kia
(11) زنجبار	Ts‘ong-pa
(12) بربرة	Pi-P‘a-Lo
(13) صحار	Wu-Pa
(14) ساحل الصومال	Chung-Li
(15) عمان	Yung-Man
(16) جزيرة قيس	Ki-Shi
(17) بغداد	Pai-ta
(18) البصرة	Pi-Ssi-Li
(19) مصر	Wu-ssi-li
(20) الإسكندرية	O-Kon-t‘o
(21) جزر الأندمان	Yen-t‘o-man
(22) بمبا ومدغشقر	un-Lun-ts‘ong-Ki'K
(23) سومطرة	Po-ssi
(24) بورنيو	ni-O 'P
(25) جزر الفليبين	Ma-i
(26) كوريا	Sin-lo
(27) اليابان	Wo
(28) جزر هنيان	Hai-Nan

ملحق 4

قائمة ببعض المصطلحات البحرية والملاحية التي استخدمت في المحيط الهندي.

اشتيام: مفرد أشاتمة وتعني الربان.
أذيب: وأيضا جريباء أو نكباء. اسم ريح جنوبية وتعرف في اليمن باسم الجنوب.
إسطرلاب: آلة لقياس زاوية ارتفاع الأجرام فوق الأفق.
أنجر: (فارسي لنكر)، والجمع أناجر، وهي مرساة أو هلب السفينة.
باع (أبواع): مقياس بحري يعادل 83, 1 متر.
بر: أي الأرض وجزيرة البر أي شبه الجزيرة.
برور: جمع بر بمعنى ساحل.
بلند: ثقل من الرصاص يستخدم في الصيد أو لقياس عمق المياه.
بندر: كلمة إيرانية والجمع بنادر، المكان الذي ترسو عليه المركب بالمرساة أو ميناء أو مديناء أو مدينة ساحلية يرأسها «شاه بندر» أي رئيس الميناء.
بهنداري: الذي يتولى تموين السفينة.
تقاصير: أماكن رملية ضحلة غير ملائمة لمرور السفن فوقها ويسميها الأدريسي أقاصير.
التنديل: رئيس البحارة، وهي كلمة هندية.
جلسة: التهيؤ لرصد ارتفاع النجم.
جنب (جنوب): اسم ريح تهب من الجنوب.
جؤجؤ: صدر السفينة.
حقة: البوصلة.
حيات الماء: النباتات المائية.
خطف: أي رفع أشرعة السفينة استعدادا للسفر.
الخلاص أو الملاح: البحار. ومن الأعمال التي تسند إليه أيضا التنظيف والتشحيم والشحن والتفريغ والترميم وما إلى ذلك من الأمور المتعلقة بالسفينة.
خور: مدخل صغير-تجويف مائي.
دبور: الرياح الموسمية التي تهب من الغرب للشرق.
دبوسة: غرفة مؤخرة السفينة تحت السطح وهي خاصة بمؤنة السفينة.
دردور: موضع في البحر يجيش ماؤه على شكل تيارات بحرية.
الدسار: خيوط تسد بها الشقوق التي بين ألواح السفينة.
الديدبان: ناظر السفينة الذي يشرف عليها، ومكانه أعلى مكان في السفينة ليرى خط سيرها ويطلع الربان على كل ما يلمحه في البحر.
دقل: سهم السفينة.
ربان: وهو المرشد البحري أو قبطان السفينة.
رهمانج أو رهماني والجمع رهمانجات: كلمة فارسية معربة تعنى كتاب الطريق فراه طريق، ونامة-كتاب وتستعمل بمعنى المرشد الملاحي.
زام: كلمة هندية وهي وحدة لقياس المسافة المطلقة في البحر وتعادل مسيرة 3 ساعات بالشراع

أي حوالي 12 ميلا بحريا.

زحن: القيظ.

سكان: دفة السفينة.

شعب: صخور مرجانية في البحر أو المحيط شلى: ريح تهب على الشاطئ الجنوبي لشبه الجزيرة العربية.

الصبا: وهي الرياح الشرقية وتطلق على الرياح الموسمية الشرقية وهي ضد الدبور.

ضحلة: المياه الضحلة وهي القاع القريب غير الملائم للملاحة.

ظهر: وهو القاع الساحلي المرتفع.

علائم: (المفرد علامة) أي إشارة يستدل بها على الاقتراب من الأرض أو اليابسة (مثل الطيور أو الأسماك أو طحالب الماء).

غبة أو غب: هو الجون وتعني الخليج.

فرضة: ساحل البحر.

القلس: حبل السفينة وهو ضخم ومتين.

قلع: والجمع قلاع أو قلوع وهو الشراع.

الكراني: وهو كاتب المركب.

الكوثل (1): مؤخرة السفينة.

كوس: الرياح الموسمية الغربية وهي عكس أزيب أو صبا.

ماء أبيض: أي ماء لونه أبيض أو ماء ضحل.

ماء أخضر: أي ماء لونه أخضر أو مياه عميقة.

مد: ارتفاع مستوى سطح البحر بفعل جاذبية القمر وضده الجزر، والمد بمعنى التيار البحري. وقد شاع استعمال الكلمة بالمعنى الأخير عند مؤلفي العصور الوسطى والعرب.

مرسى: ميناء.

معلم البحر والجمع معالمة: وهو عارف أو سيد البحر أو القبطان، ثاني رجل على المركب بعد الناخذا (من الكلمة الإيرانية ناوخذا)، أي مالك السفينة أو صاحبها.

مغلق: قفل البحر في الموسم غير الملائم للسفر بالشراع.

موسم: ومنها الكلمة الأوروبية مونسون (Monsoon)، والجمع مواسم، وهي موسم السفر بالشراع بالنسبة للرياح الموسمية.

مول (مل): يبدو تأثير اللغة السواحيلية على نهاية هذه الكلمة، وهي الساحل أو السيف الطويل.

ناخوذة: تتكون من مقطعين الأول ناؤ وهو السفينة بالهندية والثاني خدا وهو المالك بالفارسية.

نتخ أو ندخ: تعرف على الطريق الملاحي بمعالم جغرافية أو ملاحية لضبط الطريق، وبخاصة عند الدخول في الموانئ.

وأصل الفعل ندخ بمعنى صدم.

نيروز (نوروز): بداية السنة الشمسية الفارسية، وهو أول دخول الشمس برج الحمل، ويوافق 21 مارس تقريبا.

الهراب: قاع السفينة.

الوكيل: وهو إما وكيلا لمالك السفينة وإما وكيلا لجميع تجار السفينة.

ملحق (5)

قائمة ببعض الكلمات الفارسية المعربة
من معجم الألفاظ الفارسية المعربة.

تأليف السيد ادى شير، بيروت 1980

(البزرك): فارسي محض ومعناه العظيم، لقب به الوزير نظام الملك. ومنه أيضا مأخوذ البزرك بمعنى ضرب من ألحان الموسيقى.

(البهار) العرار: ويقال له عين البقر، وبهار البر وهو ينبت أيام الربيع ورده أصفر الورق أحمر الوسط. فارسيته بهار. وأصل معنى بهار بالفارسية موسم الربيع وأطلق اسمه على العرار لأن العرار نبت خاص بالربيع وظهوره يدل على محبيه. ويقال له بالتركية «صفر كوزي وصاري بابا».

(البهار): بمعنى الصنم فارسي محض.

(الجمست): نوع من الحجارة الكريمة يجلب من قرية يقال لها الصفراء على مسافة ثلاثة أيام من المدينة، وأجوده المائل إلى الحمرة الاسمانجونية مع بياض وزرقة تعريب كمست. قال في البرهان القاطع: «واسمه بالعربية الحجر المعشوق. وهو إذا وضع تحت الرأس أورث أحلاما حسنة مفيدة ويمنع الاحتلام. وأن الخمر إذا شربت بقدح مصنوع منه لا تسكر أبدا وكذا إذا وضع فيها جزء منه».

(الجنك): من آلات الطرب تعريب جنك.

(الخريد والخريدة): العذراء طويلة السكوت، عليها أثر الحياة. فارسيتها خريدة وهي مشتقة من خرد ومعناه العقل والحياء. ويرادفها الكردي خرنك وهي المرأة الظريفة. وتصرفت العرب في هذه الكلمة فقالوا فيها خردت وتخردت الجارية وأخود الرجل إلى غير ذلك. والخريضة لغة في الخريدة.

(الخورنق): المجلس الذي يأكل فيه الملك فارسيته خرنكاه (اللسان). والأصح أن فارسيته خورنكاه أي محل الأكل.

(الخلنجان والخولنجان): نبات رومي وهندي يرتفع نحو ذراع، وأوراقه كأوراق القرفة وزهره ذهبي: فارسيته خولنجان أو خالونجان، ويقال لخشبه بالفارسية خسرودار.

(الخان): فارسي بحت وهو الحانوت وهو موجود في جميع اللغات الشرقية الدارجة. وأصل الكلمة آرامي، وهو يطلق على الدكان والمخدع والماخور.

(الخان) فارسي محض وهو السلطان ولقب سلاطين الخطا وتركستان.

(الدارصيني): شجر هندي يكون بتخوم الصين كالرمان. تعريب دارجيني أي شجر الصين. منه التركي والكردي دارجين.

(الديباج): معرب ديبا وهو الثوب الذي سداه ولحمته حرير. وقيل إن ديبا بالفارسية مركب من ديواي جن ومن باف أي نسيج. وقالت فيه العرب: دبج أي نقش ودبج أي زين، والدباج والديباجة إلى غير ذلك.

(السمانجوني والأسمانجوني): ما كان بلون السماء من الألوان. مركب من اسمين، أي سماء ومن كون أي لون.

(السنباذج): تعريف سنباده وهو حجر مسدن.

(السنبك): فارسي محض وهو تصغير سنب ومعناه طرف الحافر، ويطلق على الرجل أيضا. وهو

مشتق من سنبيدن أي حفر ونقب.

(السنبوك): السفينة الصغيرة حكاه الزمخشري في الكشاف، وهي لغة الحجاز وقال في شفاء الغليل: ليس من الكلام القديم وحمله على المجاز من سنبك الدابة. وقال في التاج في ترجمة السنبوق وهي لغة في السنبوك: «زورق سفر يعمل في سواحل البحر، وهي لغة جميع أهل سواحل بحر اليمن». قال الأب أنستاس الكرملي (المشرق 3: 68): «والكلمتان أي السنبوك والسنبوق لغتان معربتان وهما بمعنى واحد. وهو نوع من العود كانت تصنع هذه السفن على هيئته فسميت به». قلت إن في هذا الاشتقاق تعسفا. فإن هيئة جميع الأخشاب واحدة. والأصح أن الكلمتين تعريب الفارسي سنبك. وأصل معناه كما سبق القول الرجل وطرف الحافر. فكانت تصنع هذه السفينة على هيئة الرجل أو الحافر أو النعل فسميت بها. قال في البرهان القاطع: «سنبك بسكون النون وضم الباء سفينة صغيرة ومنها مأخوذ ما نسميه الآن «سنبك»، وهي سفينة صغيرة مصنوعة على هيئة النعل».

(الساج): شجر يعظم جدا قيل لا ينبت إلا في بلاد الهند فارسيته ساج.

(الفرند): السيف ووشيه وجوهره تعريف برند والبرند لغة فيه.

(القلع): معدن ينسب إليه الرصاص الجيد، يقال رصاص قلعي. وقلعي أي شديد البياض معرب كلهي (شفاء الغليل).

(الأنجر): مرساة السفينة تعريب لنكر.

(الاهليلج): عقار من الأدوية تعريب هليلة.

ملحق رقم (6)

نماذج من القصص البحري

ليلة من الحكاية الثانية من حكايات السندباد:

(وفي ليلة 530) قالت: بلغني أيها الملك السعيد أن السندباد البحري لما اجتمع عنده أصحابه قال لهم: إني كنت في ألذ عيش إلى أن خطر ببالي يوما من الأيام السفر إلى بلاد الناس، واشتاقت نفسي إلى التجارة والتفرج في البلدان والجزائر واكتساب المعاش. فهممت في ذلك الأمر، وأخرجت من مالي شيئا كثيرا اشتريت به بضائع وأسبابا تصلح للسفر وحزمتها وجئت إلى الساحل، فوجدت مركبا مليحة جديدة ولها قلع قماش مليح وهي كثيرة الرجال زائدة العدة وأنزلت حمولي فيها أنا وجماعة من التجار وقد سافرنا في ذلك النهار وطاب لنا السفر، ولم نزل من بحر إلى بحر، ومن جزيرة إلى جزيرة وكل محل رسونا عليه لإقبال التجار وأرباب الدولة والبائعين والمشترين ونبيع ونشتري ونقايض بالبضائع فيه، ولم نزل على هذه الحالة إلى أن ألقتنا المقادير على جزيرة مليحة كثيرة الأشجار يانعة الأثمار فائحة الأزهار مترنمة الأطيار صافية الأنهار، ولكن ليس بها ديار ولا نافخ نار، فأرسى بنا الريس على تلك الجزيرة وقد طلع التجار والركاب إلى تلك الجزيرة يتفرجون على ما بها من الأشجار والأطيار ويسبحون الله الواحد القهار، ويتعجبون من قدرة الملك الجبار. فعند ذاك طلعت إلى الجزيرة مع جملة من طلع، وجعلت على عين ماء صاف بين الأشجار. وكان معي شيء من المأكل فجلست في هذا المكان آكل ما قسم الله تعالى إلي وقد طاب النسيم بذلك المكان وصفا لي الوقت، فأخذتني سنة من النوم فارتحت في ذلك المكان وقد استغرقت في النوم وتلذذت بذلك النسيم الطيب والروائح الزكية. ثم إني قمت فلم أجد في ذلك المكان إنسيا ولا جنيا وقد سارت المركب بالركاب ولم يتذكرني منهم أحد لا من التجار ولا من البحرية، فتركوني في الجزيرة وقد التفت فيها يمينا وشمالا فلم أجد بها أحدا غيري، فحصل عندي قهر شديد ما عليه من مزيد، وكادت مرارتي تنفقع من شدة ما أنا فيه من الغم والحزن والتعب، ولم يكن معي شيء من حطام الدنيا ولا من المأكل ولا من المشرب، وصرت وحيدا وقد تعبت في نفسي وآسيت من الحياة وبعد ذلك قمت على حيلي وتمشيت في الجزيرة يمينا وشمالا، وصرت لا أستطيع الجلوس في محل واحد. ثم إني صعدت على شجرة عالية وصرت أنظر من فوقها يمينها وشمالا فلم أر غير سماء وماء وأشجار وأطيار وجزائر ورمال، ثم حققت النظر فلاح لي في الجزيرة شيء أبيض عظيم الخلقة فنزلت من فوق الشجرة وقصدته وصرت أمشي إلى ناحيته، ولم أزل سائرا إلى أن وصلت إليه وإذا به قبة كبيرة بيضاء شاهقة في العلو كبيرة الدائرة، فدنوت منها ودرت حولها، فلم أجد لها بابا، ولم أجد لي قوة ولا حركة إلى الصعود عليها من شدة النعومة فعلمت مكان وقوفي ؛ ودرت حول القبة أقيس دائرتها فإذا هو خمسون خطوة وافية، فصرت متفكرا في الحياة الموصلة إلى دخولها وقد قرب زوال النهار وغروب الشمس، وإذا بالشمس قد خفيت والجو قد أظلم واحتجبت الشمس عني ظننت أنه جاء على الشمس غمامة وكان ذلك في زمن الصيف فتعجبت ورفعت رأسي وتأملت في ذلك، فرأيت طيرا عظيم الخلقة كبير الجثة عريض الأجنحة طائرا في الجو وهو الذي غطى عين الشمس وحجبها عن الجزيرة فازددت من ذلك عجبا ثم إني تذكرت حكاية. وأدرك شهرزاد الصباح فسكتت عن الكلام المباح.

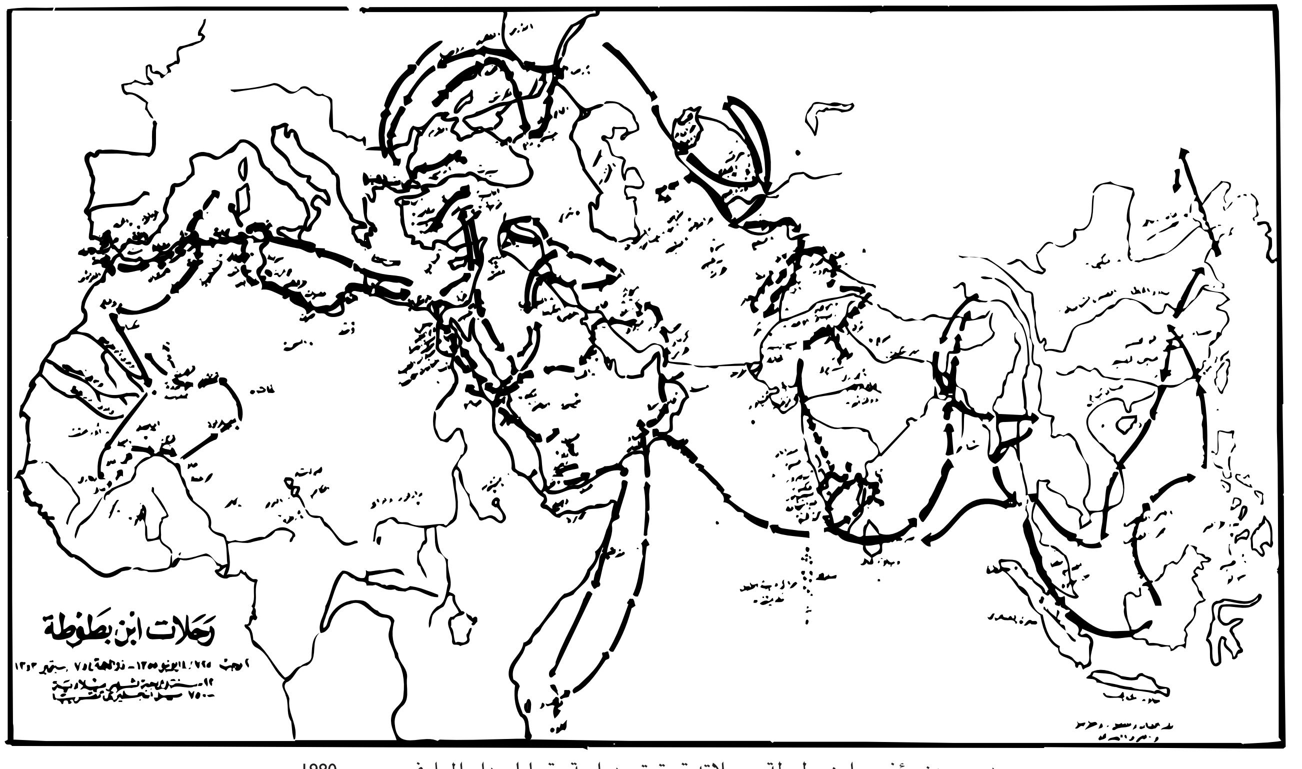
الطائر المنقذ(1)

وحدثني أحمد بن علي بن منير الناخذا السيرافي، وكان أيضا من بقية النواخذة الذين سافروا

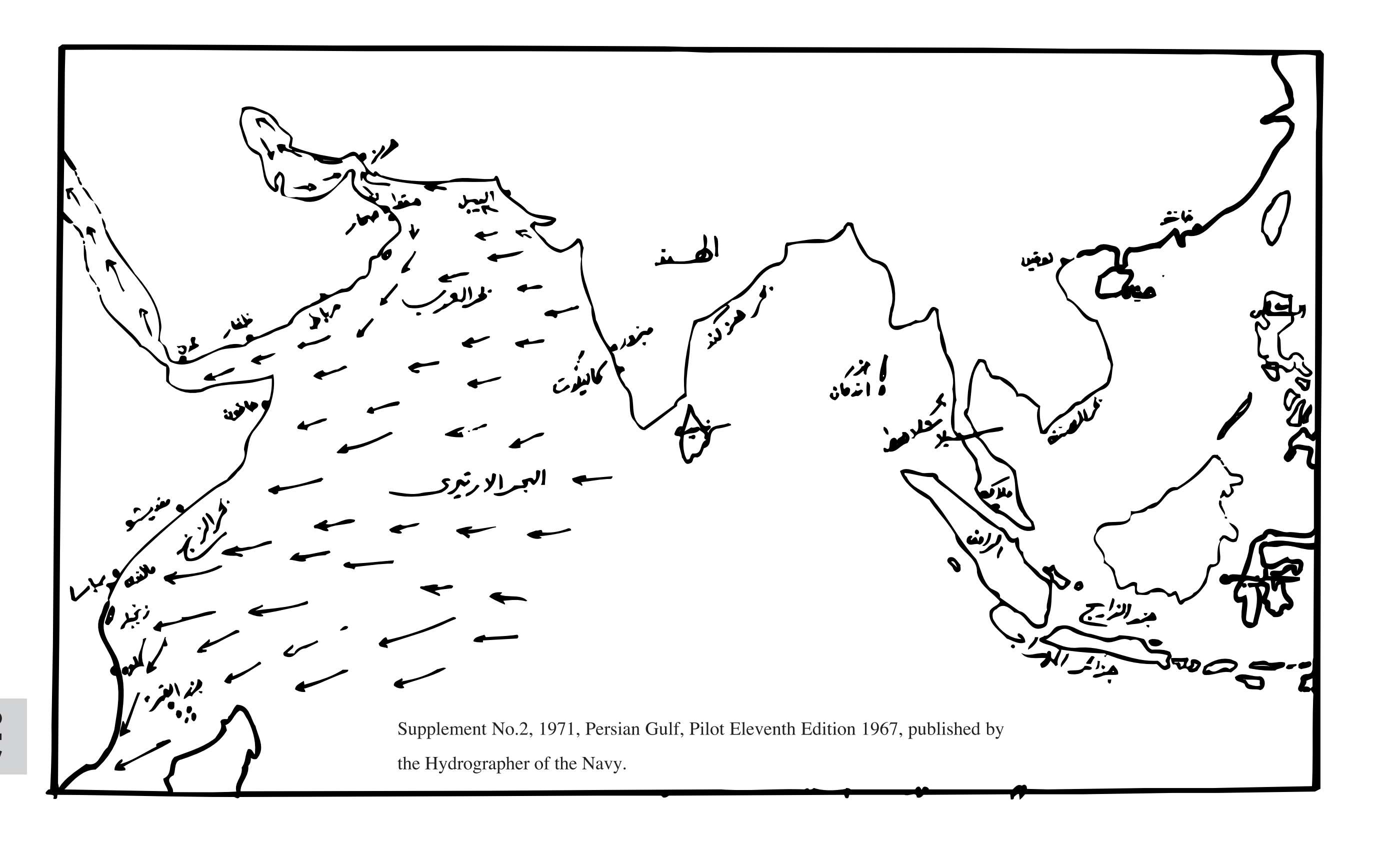
البحار ومضى لهم الاسم والصيت في البحر، أن بعض شيوخ الهند حدثه بسرنديب أن مركبا كسر له، فسلم نفر من أهله في القارب ووقعوا إلى جزيرة بقرب الهند، فبقوا بها مدة إلى أن مات أكثرهم، وبقي منهم سبعة، وكانوا مدة مقامهم قد رأوا طيرا عظيما يقع في الجزيرة ويرعى، فإذا كان وقت العصر طار فلم يدروا إلى أن يمضي. فأجمع رأيهم على أن يتعلق واحد منهم برجليه ليحمله لما ضاقت صدورهم وعلموا أنه لا بد من الموت، وتعلقت نفوسهم بأمر الطائر وإن كان يطرحهم بقرب بلد فهو الذي يتمنونه وإن قتلهم فهو الذي يتوقعونه. فطرح واحد منهم بنفسه بين الشجر وجاء الطائر على الرسم فرعى. فلما جاء وقت انصرافه تلطف الرجل في الدنو منه وتعلق آخذا برجليه وشد نفسه مع ساقيه بقشور الشجر فطار به في الهواء وهو متعلق بفخذيه وقد جعل رجليه مشتبكة برجليه، فعبر بحرا وطرحه وقت غروب الشمس على جبل، فحل نفسه وسقط كالميت مما تعب وكل ما مر به وما عاين من الأهوال. فمكث لا يتحرك إلى أن طلعت الشمس من غد، فقام ينظر فإذا راعي غنم فسأله بالهندية عن الموضع فذكر قرية من قرى الهند وسقاه لبنا فتحامل حتى دخل القرية، ولم يزل الطائر ينقل القوم من تلك الجزيرة على تلك الصورة حتى اجتمعوا بأسرهم في تلك القرية، وتسببوا إلى النفوذ إلى بعض بلاد الهند التي يوجد فيها المراكب، وركبوا في مركب، وأنهم حدثوا بأمر كسر مركبهم والجزيرة التي وقعوا إليها ومقدار مسافة ما حملهم الطائر إلى تلك القرية فوجدوه زيادة على مائتي فرسخ.

حكاية سفره من فنصور إلى عمان (١)

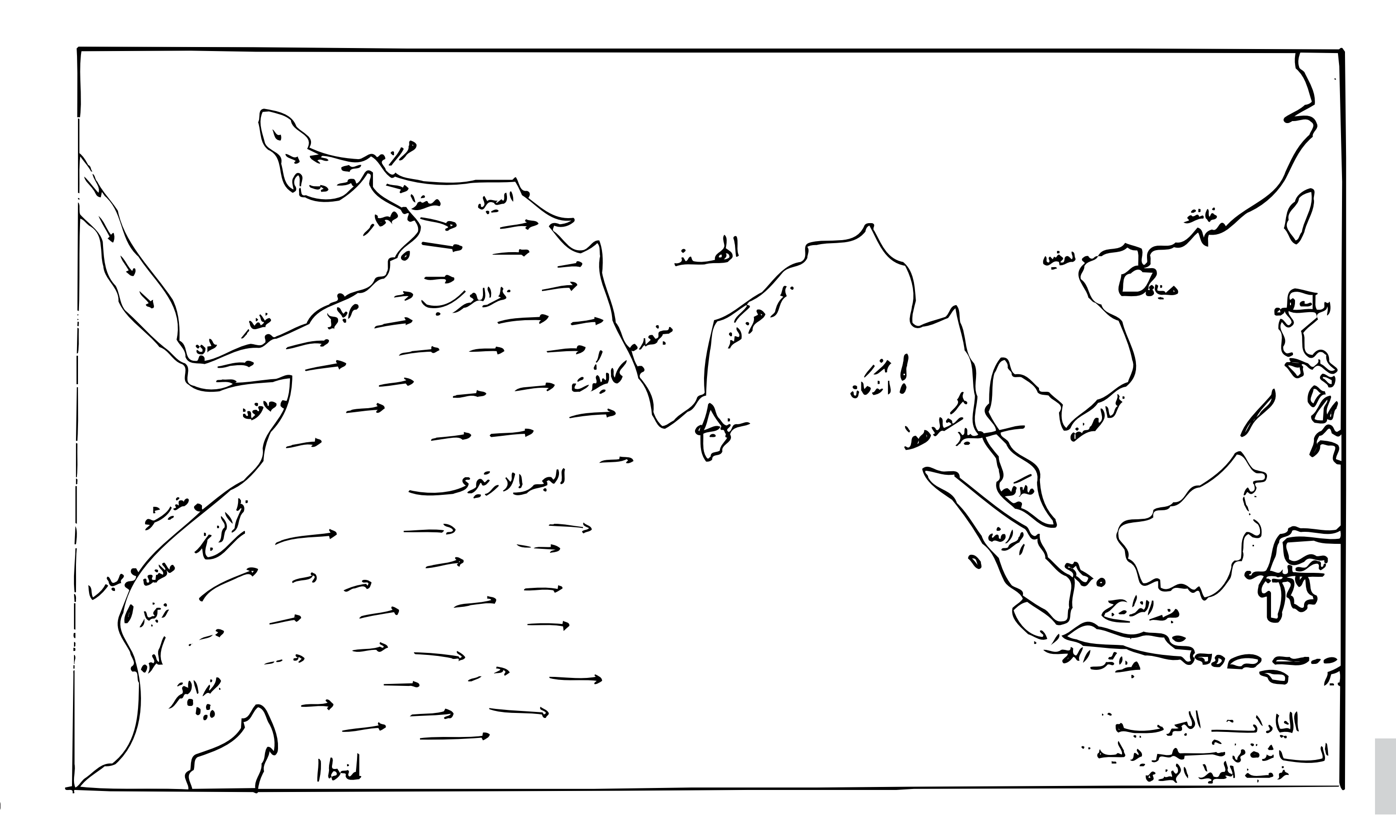
وقد كان محمد بن بابشاد حدثني أنه كان يمضي في مركبه من فنصور يريد عمان، فلما قطع بحر هركند ودخل في بحر الهند وعزم على أن يعبر إلى بلاد العرب قال له ربان مركبه: أي مرسا (مرسى) من تعلق من مراسي الغرب قال أعلق ريسوت أو فوقها بفرسخ أو دونها بفرسخ، فقال له الربان: نحن نعلق المرسا الفلاني دون ريسوت بخمسين فرسخا. فتخاطروا في عشرين دينارا يتصدقون بها. وبين الموضع الذي هم فيه وبين ريسوت على الأقل أربعمائة فرسخ، فساروا خمسة عشر يوما إلى أن قدروا أنهم قد قاربوا جبال الغرب وأخذوا يتكلمون فيما كانوا تخاطروا فيه إلى الليل، وساروا إلى غد ذلك اليوم فلما أصبحوا صعدوا بالديدبان إلى رأس الدقل فلم يروا شيئا فنزلوا، فلما صلوا العصر قال محمد بن بابشاد: أرى آثار الجبال فقالوا ما ترى شيئا فقال للديدبان اصعد فلما صعد الديدبان واستقر على رأس الدقل صاح رحم الله من كبر فكبروا واستبشروا وبكوا من شدة الفرح والسرور، وساروا طول ليلتهم إلى قرب السحر. فلما كاد الفجر أن يطلع قال محمد بن بابشاد: اطرحوا الأنجر فطرحوه وحطوا الشراع، وقال للربان: أين نحن فقال في موضع كذا، وذكر موضعا بينه وبين ريسوت أربعون فرسخا فقال له محمد بن بابشاد: نحن على ريسوت سواء إما أن تكون بين أيدينا برمية سهم أو بحذاء المركب أو دوننا برمية سهم، فأصبحوا وهم على ريسوت سواء. وقال محمد بن بابشاد: إذا كنت في البحر وأحببت أن تعرف هل أنت بقرب أرض أو جبل فانظر بعد العصر إذا انحطت الشمس فإنها إذا انحطت وكان في وجهها جبل أو جزيرة تبينت.

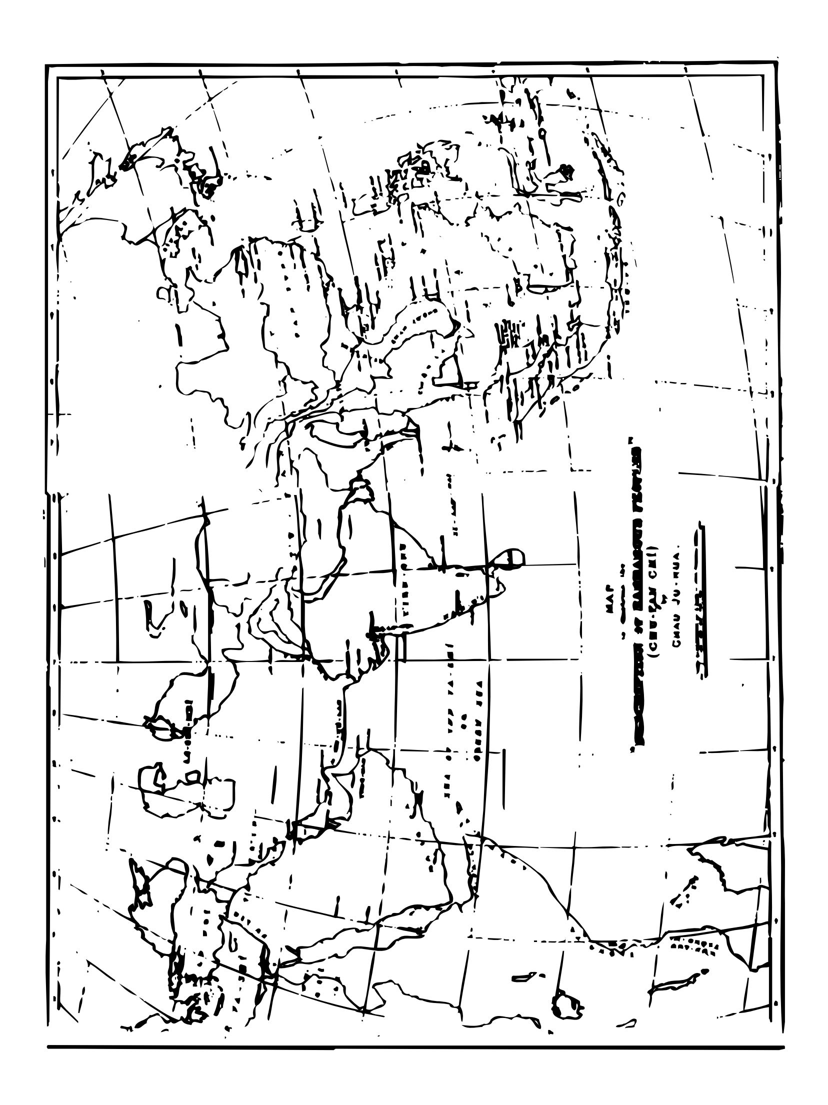


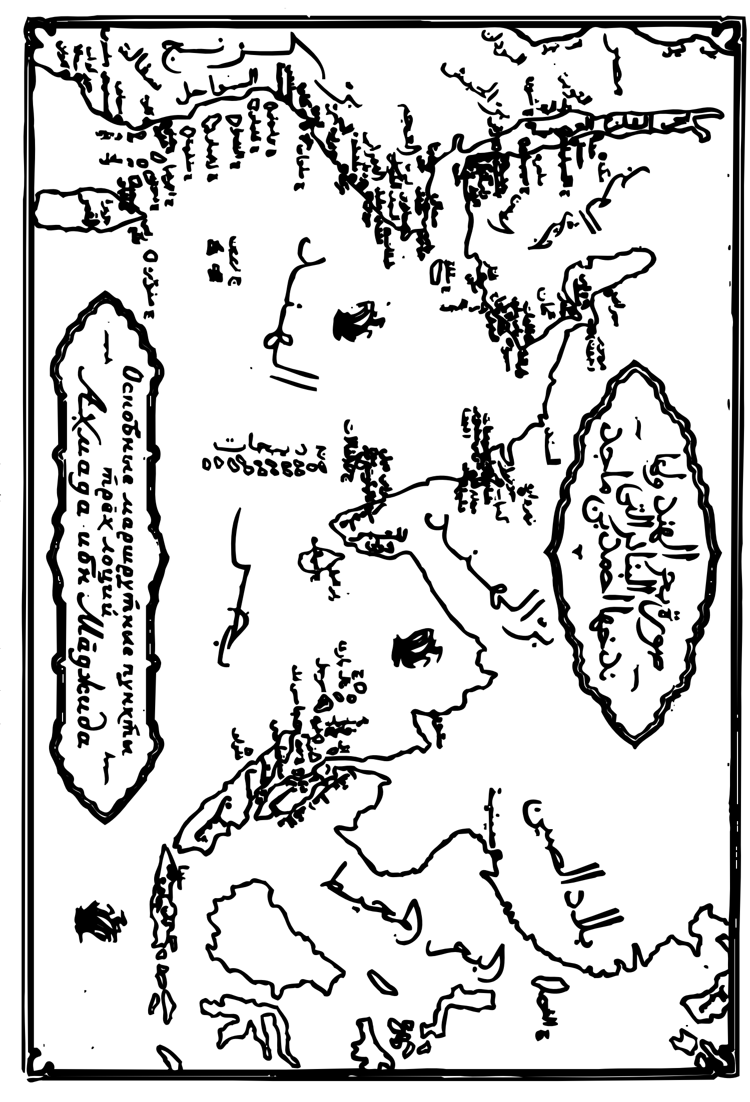
د. حسين مؤنس، ابن بطوطة ورحلاته تحقيق ودراسة وتحليل، دار المعارف، مصر، 1980.



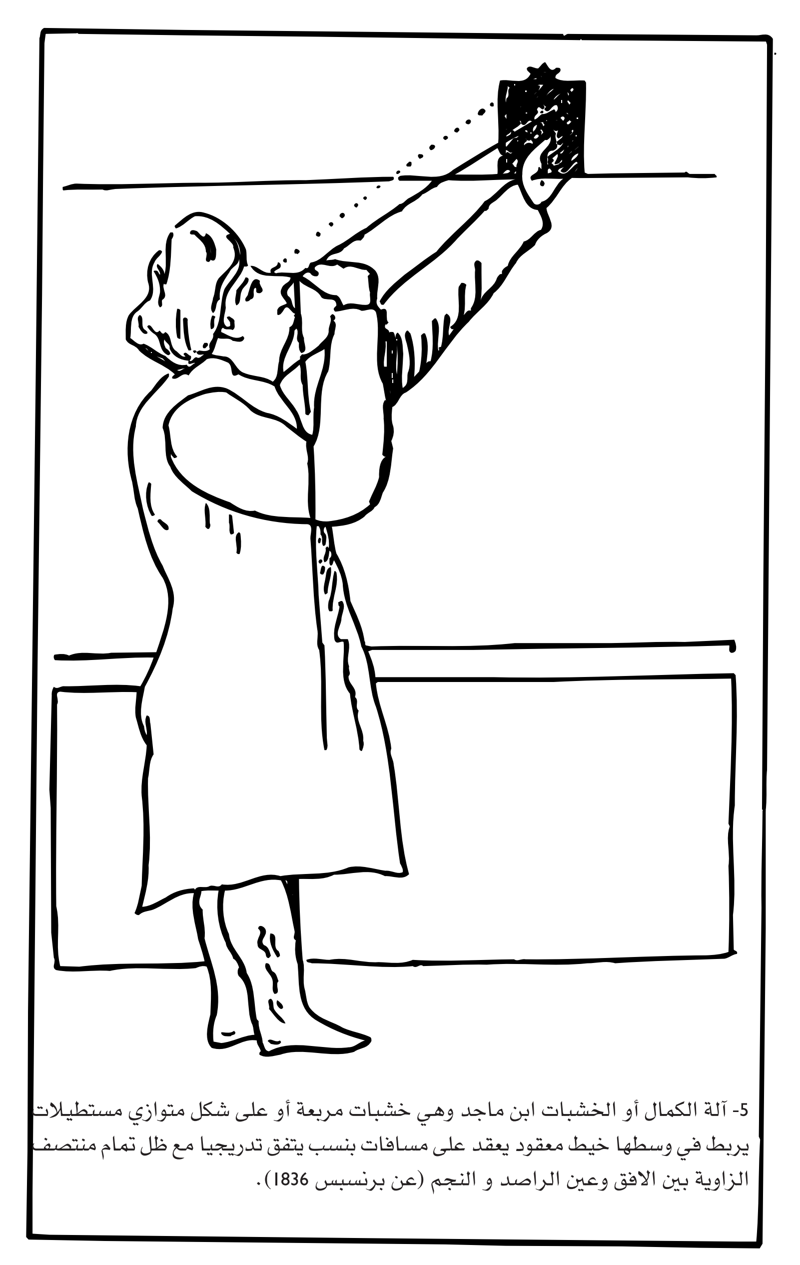
Supplement No.2, 1971, Persian Gulf, Pilot Eleventh Edition 1967, published by the Hydrographer of the Navy.


هرمز
مسقط
صحار
الديبل
الهند
مرباط
ظفار
عدن
بحر العرب
كاليكوت
بحر هركند
جزر اندمان
بحر شلاهط
ملقا
الرامني
جزر الزابج
بحر الصين
خانفو
لوقين
مقديشو
بحر الزنج
ممباسا
مالندي
زنجبار
كلوه
جزر القمر
البحر الاريتري
التيارات البحرية
السائدة في شهر يوليه
غرب المحيط الهندي



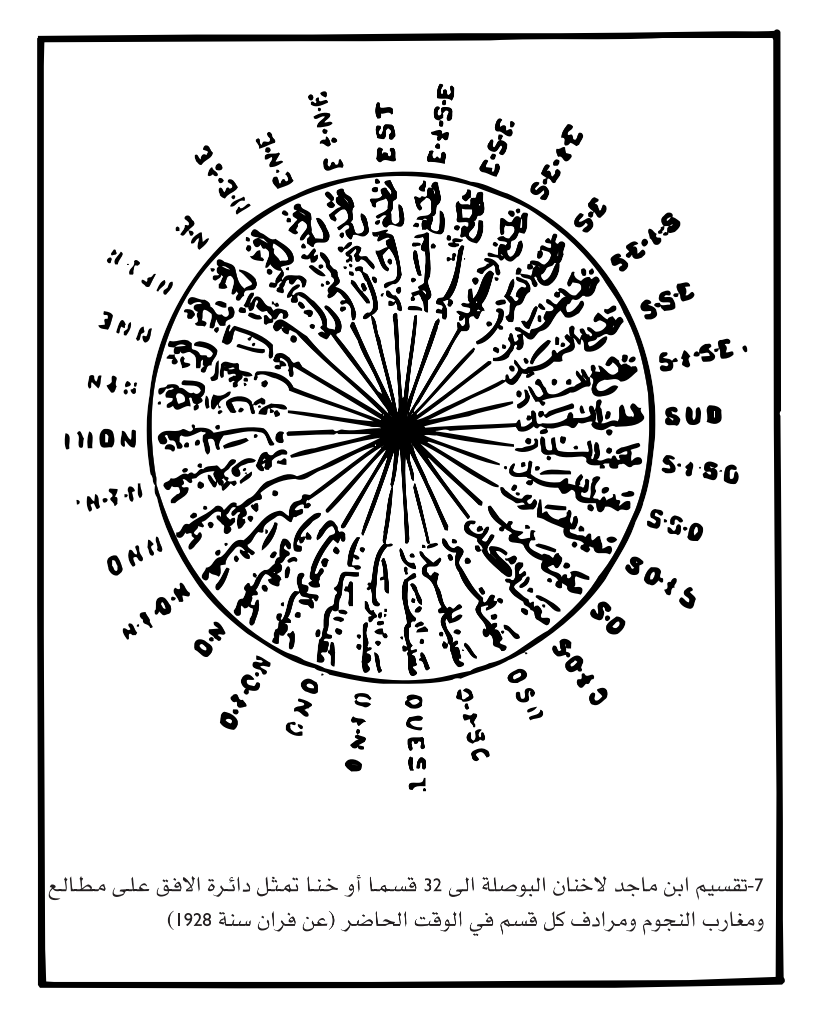


سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 391.



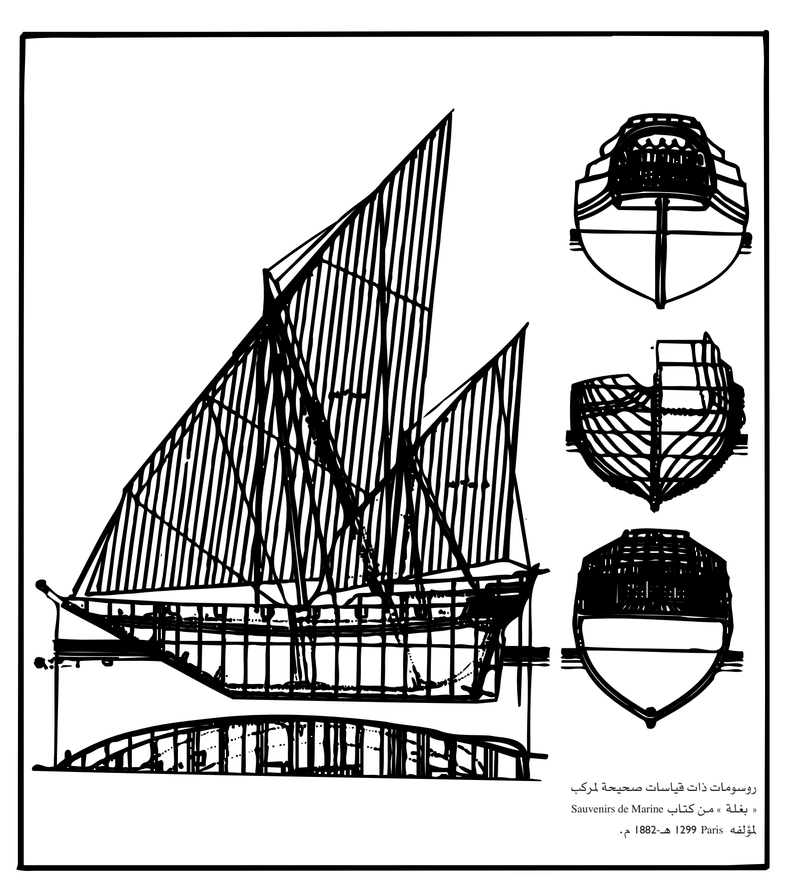
5- آلة الكمال أو الخشبات ابن ماجد وهي خشبات مربعة أو على شكل متوازي مستطيلات يربط في وسطها خيط معقود يعقد على مسافات بنسب يتفق تدريجيا مع ظل تمام منتصف الزاوية بين الافق وعين الراصد و النجم (عن برنسبس 1836).

من كتاب: أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 177.



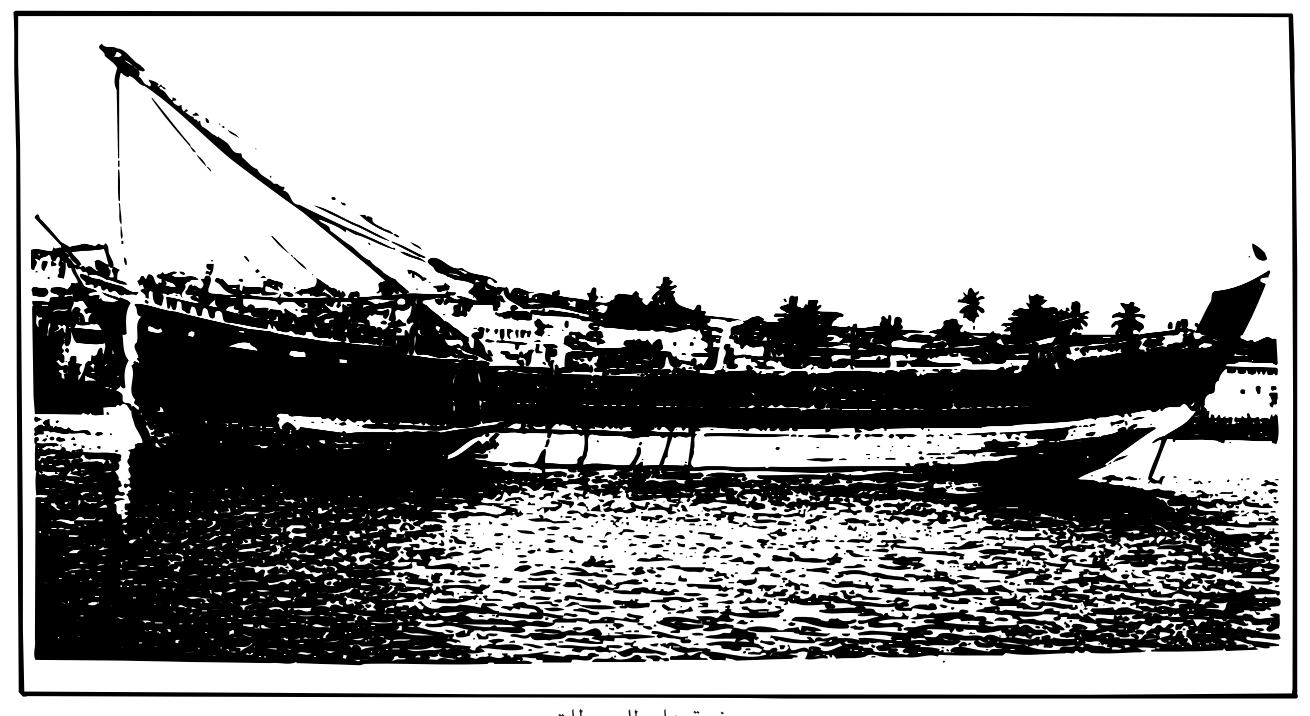
7-تقسيم ابن ماجد لاخنان البوصلة الى 32 قسما أو خنا تمثل دائرة الافق على مطالع ومغارب النجوم ومرادف كل قسم في الوقت الحاضر (عن فران سنة 1928)

أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 182.



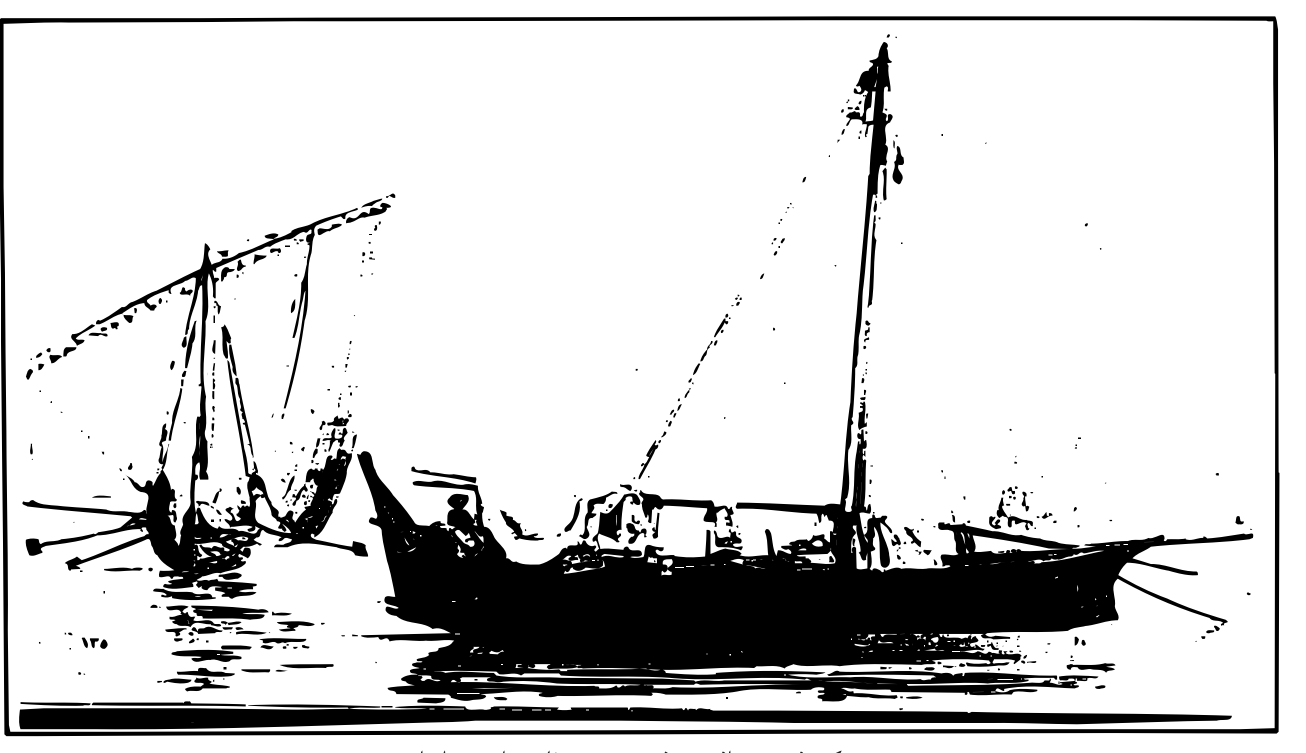
روسومات ذات قياسات صحيحة لمركب
« بغلة » من كتاب Sauvenirs de Marine
لمؤلفه Paris 1299 هـ-1882 م.

عمان وتاريخها البحري، ص 121.

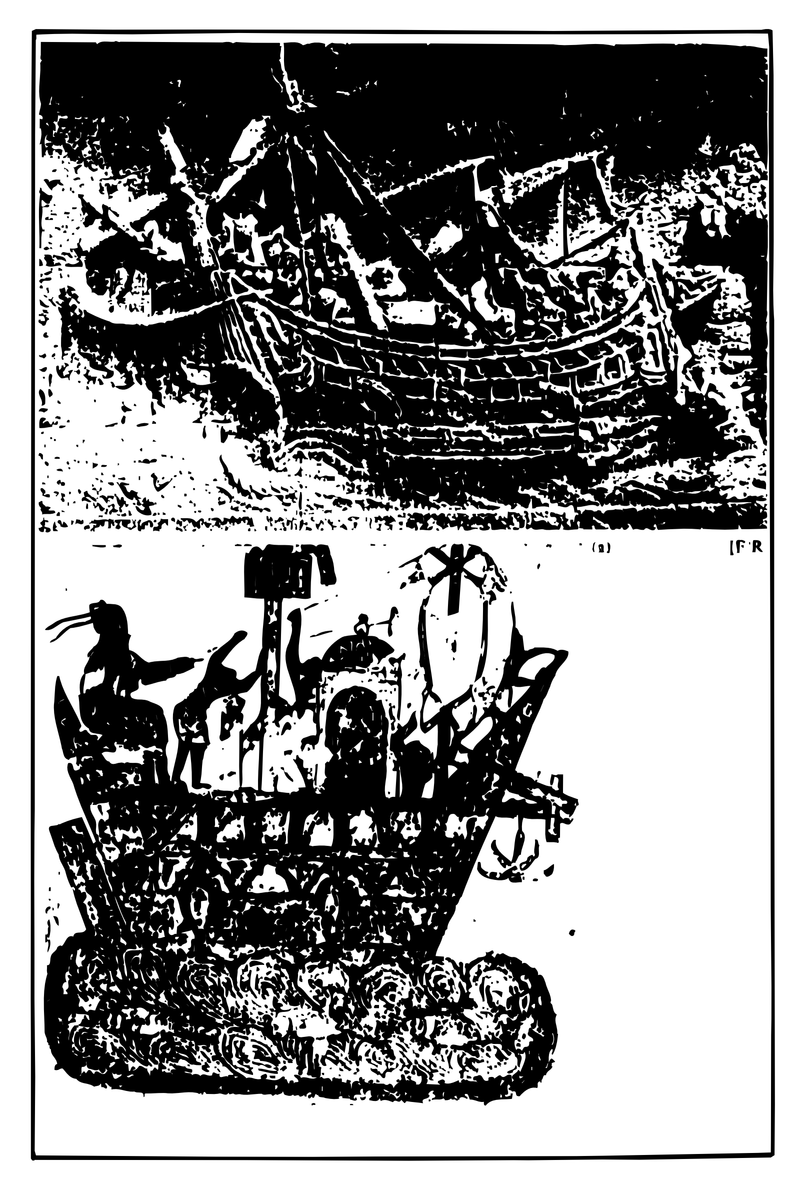


سنبوق عابر للمحيطات

عمان وتاريخها البحري، ص 130.



مركب شحن عماني من نوع «بدن» يدخل ميناء مومباسا.
عمان وتاريخها البحري، ص 135.



History of Mankind, Vol. III, UNESCO, London, 19.



سنبوق مخيط

غرز خياطة من ساحل ظفار وتظهر فيه بوضوح تخييط الألواح

عمان وتاريخها البحري، ص ١١٢.

المصادر والمراجع

أولا-الوثائق:

1- وثيقتان من وثائق الجينزا هما: الخطاب رقم 9، والخطاب رقم 35 في كتاب

Richard Gotthell and William H. Worrell, ed. The Fragments from the. 1927, Cairo Geniza in the Freer Collection London

ثانيا-المخطوطات:

1- ابن ماجد (شهاب الدين أحمد)،
الفوايد في أصول علم البحر والقواعد والأراجيز والقصائد.
مخطوط مصور بمكتبة جامعة القاهرة رقم 3745، نشر جبريل فران، باريس، 1921.

2- العمري (ابن فضل الله)، ت 742 هـ،
مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، الجزء الخامس مخطوط بدار الكتب، رقم 4376.

3- المهرى (سليمان)،
مجلد يشتمل على ثلاث مخطوطات بجامعة القاهرة، رقم 4024:
- تحفة الفحول في تمهيد الأصول.
- العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية.
- المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر.
نشر جبريل فران، باريس، 1921.

ثالثا-المصادر المطبوعة والمحققة:

1- با مخرمة (أبو محمد عبد الله الطيب)
تاريخ ثغر عدن مع نخب من تواريخ ابن المجاور والجندي والأهدل، ج 2، ليدن، 1936.

2- ابن بطوطة (عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي) ت 799 هـ.
تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، بيروت، من دون تاريخ.

3- ابن جبير (أبو الحسين محمد بن أحمد) ت 614 ه.
رحلة ابن جبير، بيروت، 1964.

4- ابن حوقل (أبو القاسم محمد النصيبي)، ت: أواخر القرن الرابع الهجري، صورة الأرض، الطبعة الثانية، القسم الأول، ليدن 1967.

5- ابن خرداذبة (أبو القاسم عبيد الله عبد الله)، ت: في حدود 300 هـ.

المسالك والممالك، ويليه نبذة من كتاب الخراج، ليدن 1819.
6- ابن رستة (أبو علي أحمد بن عمر)
الأعلاف النفيسة، المجلد السابع، ليدن، 1891.
7- ابن قدامة (أبو محمد عبد الله أحمد بن محمد)، ت: 620 هـ، المغني عشرة أجزاء، القاهرة، من دون تاريخ.
8- ابن ماجد (شهاب الدين أحمد)،
ثلاث أزهار في معرفة البحار، تحقيق ونشر تيودور شوموفسكي.
ترجمة وتعليق د. محمد منير موسى، القاهرة، 1969.
9- ابن ماسوية (يحيى) ت: 243 هـ-857 م.
كتاب الجواهر وصفاتها، تحقيق د. عماد عبد السلام-مصر، 1977.
10- ابن منظور (جمال الدين أبو الفضل محمد بن كرم بن علي الأنصاري الأفريقي المصري)، لسان العرب، تحقيق يوسف خياط. د. ت.
11- ابن الوردي (سراج الدين بن حفص عمر)، ت: 749 هـ، فريدة العجائب وفريدة الغرائب، مصر، 1280 هـ.
12- أبو حامد الأندلسي «محمد بن عبد الرحيم»، ت: 565 هـ، تحفة الألباب، 1925.
13- أبو دلف.
الرسالة الثانية لأبي دلف رحالة القرن العاشر.
نشر وتحقيق بطرس بولغاكوف، ترجمة وتعليق د. عمد منير موسى، القاهرة، من دون تاريخ.
14- الإدريسي (أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله)، ت: 560 هـ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق-ليدن، 1866.
15- الأصطخري (أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي) توفي في النصف الأول من القرن الرابع البحري، المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبدا لعال الحيني-القاهرة، 1961.
16- الأعشى (ميمون بن قيس)،
ديوان الأعشى، شرح وتعليق محمد محمد حسين-بيروت، 1974.
17- الأنباري (أبو بكر محمد بن القاسم)،
شرح القصائد السبع الطوال الجاهليات، تحقيق عبد السلام هارون، ط 4 القاهرة، 1980.
18- ألف ليلة وليلة،
طبعة صبيح القاهرة، من دون تاريخ.
19- بزرك بن شهريار الناخذاه الرام هرمزي،
عجائب الهند بره وبحره وجزايره، مصر، 1326 هـ / 1908 م.
20- البيروني (أبو الريحان محمد بن أحمد) ت: 440 هـ.
تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذولة-الطبعة الثانية-بيروت، 1983.
21- التيفاشي (أحمد بن يوسف)، ت: 651- هـ،
أزهار الأفكار في جواهر الأحجار، حققه د. محمد يوسف حسن، ود. محمد بسيوني خفاجي، مصر، 1977.
22- الدمشقي (أبو الفضل جعفر بن علي)،
الإشارة إلى محاسن التجارة، تحقيق البشري الشوربجي)، القاهرة، 1977.

23- الدمشقي (شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي طالب)، ت: 727 هـ،
نخبة الدهر في عجائب البر والبحر.
24- زين الدين (الشيخ)
تحفة المجاهدين في بعض أحوال البرتغاليين، لشبونة، 1898.
25- السيرافي (أبو زيد)،
سلسلة التواريخ، باريس، 1811.
26- طافور،
رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، ترجمة وتقديم د. حسن حبشي، مصر، 1968.
27- الفيروز آبادي (محيي الدين محمد بن يعقوب)،
القاموس المحيط-أربعة أجزاء-لبنان، من دون تاريخ.
28- القزويني (زكريا بن محمد بن محمود)،
- عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، تحقيق فاروق سعد، بيروت، 1973.
- آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت من دون تاريخ.
29- القلقشندي (أبو العباس أحمد)، ت : 821 هـ
- ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح، تحقيق محمود سلامة، القاهرة 1324 هـ / 1906 م.
- صبح الأعشى في صناعة الإنشا، 14 جزءا، القاهرة 1331 هـ / 1913 م.
30- ماركو بولو،
رحلات ماركو بولو، ترجمة عبد العزيز جاويد، مصر، 1977.
31- المروزي (الطيب شرف الزمان طاهر)،
أبواب في الصين والترك والهند منتخبة من كتائب طبائع الحيوان. من دون مكان وتاريخ.
32- المسعودي (أبو الحسن علي بن الحسين)، ت : 346 هـ،
- مروج الذهب ومعادن الجوهر جزءان-طبع سنة 1283 هـ، طبع سنة 1346 ه بالمطبعة البهية المصرية.
- التنبيه والإشراف، ليدن، 1967.
33- المقدسي (شمس الدين بن عبد الله محمد بن أحمد)،
أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم-ليدن، 1967.
34- الحقريزي (تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر)، ت: 845 هـ،
- الإلمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، مصر، 1895.
- السلوك لمعرفة دول الملوك، حقق الجزأين الأول والثاني، د. محمد مصطفى زيادة، وحقق د. سعيد عاشور باقي أجزاء الكتاب، مصر، 1973.
35- ناصر خسرو علوي،
سفر نامة، نقلها إلى العربية، د. يحيى الخشاب، القاهرة، 1945.
36- ياقوت (شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت الحموي الرومي البغدادي)، ت: 626 هـ،
معجم البلدان، صححه محمد أمين الخانجي، ثمانية أجزاء، مصر، 1906.
37- يحيى بن الحسين بن القاسم بن محمد بن علي-1100هـ

غاية الأماني في أخبار القطر اليماني، تحقيق د. سعيد عاشور، القاهرة، 1388 هـ / 1968 م.

رابعا: المراجع العربية

أ- الكتب العربية:
1- إبراهيم أحمد العدوي (دكتور)
الأساطيل العربية في البحر الأبيض المتوسط، القاهرة، 1957.
2- أحمد الخشاب (دكتور)
دراسة أنثروبولوجية، القاهرة، 1958.
3- أحمد الغندور (دكتور)
العلاقات الاقتصادية الدولية، القاهرة، 1970.
4- أحمد فخري (دكتور)
الأهرامات المصرية القديمة، القاهرة، 1980.
5- أمين واصف (بك)،
الفهرست، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية، تحقيق أحمد زكي باشا، القاهرة، 1933.
6- أنور عبد العليم (دكتور)،
- ابن ماجد الملاح، القاهرة، 1967.
- الملاحة وعلوم البحار، الكويت، 1979.
7- بدر الدين الصيني،
العلاقات بين الصين والعرب، مصر، 1941.
8- جمال زكريا قاسم (دكتور)،
الأصول التاريخية للعلاقات العربية الأفريقية، القاهرة، 1975.
9- حامد عبد القادر،
بوذا الأكبر.
10- حسن أحمد محمود (دكتور)
الإسلام والثقافة العربية في أفريقية، القاهرة، 1963.
11- حسين فهيم (دكتور)،
قصة الأنثروبولوجيا، فصول في تاريخ علم الإنسان، الكويت، 1986.
12- حسين فوزي (دكتور)،
حديث السندباد القديم، مصر، 1943.
13- حسين مؤنس (دكتور)،
ابن بطوطة ورحلاته، تحقيق ودراسة وتحليل، مصر، 1980 م.
14- خالد سالم محمد،
ربابنة الخليج العربي ومصنفاتهم الملاحية، الكويت، 1982.
15- خير الله طفاح،
كنتم خير أمة أخرجت للناس، الجزء الثاني، بغداد، 1977.

16- درويش النخيلي (دكتور)،
السفن الإسلامية على حروف المعجم، القاهرة، 1979.
17- سعاد ماهر (دكتورة)،
البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، القاهرة، 1967.
18- سعيد عبد الفتاح عاشور (دكتور)،
العصر المماليكي في مصر والشام، القاهرة، 1965.
19- سعيد لنجو،
نبذة عن الصين، بغداد، 1946.
20- شريف محمد شريف،
جغرافية البحار والمحيطات، القاهرة، 1964.
21- عادل محيي الدين الألوسي،
تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري / أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، بغداد، 1984.
22- عبد العزيز جاويش،
الإسلام دين الفطرة-من دون تاريخ-
23- عبد الرحمن عبد الكريم العاني،
دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، عمان، 1981.
24- عبد الفتاح عبادة،
سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها في الإسلام، القاهرة، 1913.
25- عصام الدين عبد الرؤوف الفقي (دكتور)،
بلاد الهند في العصر الإسلامي، مصر، 1980.
26- عمان وتاريخها البحري، عمان، 1979.
27- قائمة الأعلام الجغرافية التي حققها مجمع فؤاد الأول للغة العربية في السودان المصري، والحبشة، والصومال، وشمال أفريقية، وغرب آسيا، القاهرة، 1939.
28- محمد إسماعيل الندوي (دكتور)،
تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، بيروت، من دون تاريخ.
29- محمد أنور شكري (دكتور)،
العمارة في مصر القديمة، القاهرة، 1970.
30- محمد ياسين الحموي
تاريخ الأسطول العربي، دمشق، 1945.
31- محمد محمود خطاب السبكي،
الدين الخالص، الجزء الثامن، القاهرة، 1950.
32- محيي الدين الغريب،
اقتصاديات النقود والبنوك، القاهرة، 1980.
33- نعيم زكي فهمي (دكتور)،
طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، مصر، 1973.
34- نقولا زيادة (دكتور)،

- الرحالة العرب، مصر، 1956.
- الجغرافية والرحلات عند العرب، بيروت، 1962.
35- نوال حمزة يوسف الصيرفي،
النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، الريا ض، 1983.
(ب) الكتب المنقولة إلى العربية:
1- آدم متز،
الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، جزآن، القاهرة، 1948.
2- أغناطيوس يوليافتش كراتشكوفسكي
تاريخ الأدب الجغرافي العربي، قسمان، نقله إلى العربية صلاح الدين عثمان هاشم، القاهرة، 1963.
3- أندرو ويليامسون،
صحار عبر التاريخ، ترجمة محمد أمين عبد الله، عمان، 1979.
4- بازل دافيدسون،
أفريقيا تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد، بيروت،-من دون تاريخ-
5- بحوث في التاريخ الاقتصادي،
جمع وترجمة توفيق إسكندر، القاهرة، 1961.
6- تيم سيفرين
- في أعقاب السندباد، عمان، 1982.
- رحلة السندباد، ترجمة د. سامي عزيز، عمان، 1985.
7- جورج فضلو حوراني،
العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل العصور الوسطى، ترجمة د. السيد يعقوب بكر، مصر، 1958.
8- جيان، ربان سفينة،
وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن أفريقية الشرقية، نقله إلى العربية ملخصا الأمير يوسف كمال، القاهرة، 1345 هـ / 1927 م.
9- سجريد هونكه
فضل العرب على أوروبا، ترجمة فؤاد حسنين علي، القاهرة، 1964.
10- السعدي الشيرازي،
جنة الورد، تعريب أيمن عبد المجيد بدوي، القاهرة، 1982.
11- سونياهاو،
في طلب التوابل، القاهرة، من دون تاريخ.
12- قاضي أظهر المباركوي،
العرب والهند في عهد الرسالة، ترجمة عبد العزيز عزت عبد الجليل، مصر، 1973.
13- علي محمود فهمي (دكتور)،
التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي.

ترجمة د. قاسم عبده قاسم، بيروت، 1981.
14- ك. م. بانيكار،
آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، مصر، 1962.
15- لـ. و. هولينجز ورث
الآسيويون في شرق أفريقيا، ترجمة عبد الرحمن صالح، القاهرة، 1961.
16- موريز لومبارد،
الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، ترجمة عبد الرحمن حميدة، دمشق، 1979.
17- نفيس أحمد،
جهود المسلمين في الجغرافية، ترجمة فتحي عثمان، سلسلة الألف كتاب، رقم 272.
18- يان فانسينا
المأثورات الشفهية، ترجمة وتقديم د. أحمد مرسي، القاهرة، 1981.

خامسا- الدوريات.

أ- المجلة التاريخية المصرية:
1- إبراهيم علي طرخان (دكتور)
الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة، عدد 8, 1959. صبحي لبيب (دكتور)،
التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى، مايو، 1952.
ب- مجلة ثقافة الهند (نيودلهي)
1- أبو الصلاح،
كيرلة القديمة والعرب، مجلد 13، يناير 1962.
2- السيد أبي ظفر الندوي
- العلاقات التجارية بين الهند والعرب، مجلد 1، عدد 2، يونيه 1950.
- أسطول كجرات، مجلد 16، عام 1965، مجلد 17، عام 1966.
3- عبد المجيد المندوي،
تأثير الأدب الهندي في الآداب العربية، مجلد 21، العدد الأول، يناير 1970.
4- قاضي أظهر المباركوري،
من النارجيل إلى النخيل، مجلد 16، العدد 3، يوليه 1965.
5- محمد حسين نينار (دكتور)،
التأثير الهندي والعربي على إندونيسيا، مجلد 3، أبريل 1962.
6- مقبول أحمد،
بماذا تدين الهند للعرب، مجلد 18، العدد 2، عام 1967.
جـ- ديوجين (مصباح الفكر المنير) (مطبوعات اليونسكو)
1- تاتسورو ياماموتو،
الأنشطة البحرية في المحيط الهندي قبل وصول البرتغاليين، ترجمة د. عبد الفتاح الديدي، العدد 55، السنة 15، نوفمبر 1981، يناير 1982.

2- ميشيل مولات دي جردان،
المسالك البحرية للاتصالات الثقافية في المحيط الهندي، ترجمة محمد جلال عباس، العدد 55، السنة 15، نوفمبر 1981- 1982.
د- مجلة الشرق
1- حبيب الزيات،
معجم المراكب والسفن في الإسلام، السنة 43، كانون 1949.
هـ- مجلة عالم الفكر،
1- فيصل السامر (دكتور)،
الإسلام في إندونيسيا، مجلد 10، العدد الثاني، (يوليو-أغسطس 1979). و- مجلة كلية الآثار (جامعة القاهرة)،
1- سيدة إسماعيل الكاشف (دكتورة)،
علاقة الصين بديار الإسلام، العدد الأول، 1975.
ز- مجلة كلية الآداب (جامعة القاهرة)،
1- السيد / محمد يوسف (دكتور)،
- بدء العلاقات العملية بين الهند والعرب، مجلد 12، الجزء الأول، مايو 1950.
- علاقات العرب التجارية بالهند منذ أقدم العصور إلى القرن الرابع الهجري، مجلد 15، الجزء الأول، مايو 1953.
ح- موسوعة دراسات تاريخ الجزيرة العربية (الرياض)،
1- حسنين محمد ربيع (دكتور)،
وثائق الجينزا وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ اليمن والحجاز في العصور الوسطى، الكتاب الأول، الجزء الثاني، الرياض، 1979.

سادسا-مراجع باللغات الشرقية:

أ- المراجع التركية،
1- سيدي ريس،
مرآة المالك، استنبول، 1313.
ب- المراجع الفارسية،
1- ابن البلخي،
فارس نامة، تحقيق ليسترانج ورينولد آلن نيكسون، كمبردج، 1921.
2- هادي حسن،
كشت راني ايرانيان، حيدر آباد، الدكن، 1956.

سابعا-الرسائل العلمية غير المنشورة:

1- شوقي عبد القوي عثمان حبيب،
العلاقات التجارية بين مصر والدول الأفريقية في عصر سلاطين المماليك، رسالة ماجستير من جامعة القاهرة، 1975.

2- عبد العزيز محمد عبد الدايم،
مخطوطة الأحكام المملوكية والضوابط الناموسية في فن القتال في البحر،
لابن منكلي (محمد)، رسالة دكتوراه من جامعة القاهرة، 1974.
3- محمد نخعي الحاج أحمد،
نشاط الملايو التجاري من القرن الخامس الميلادي إلى القرن التاسع عشر الميلادي، رسالة ماجستير من جامعة القاهرة، 1977.

ثامنا: قائمة المراجع الأجنبية:

أولا: المصادر الأجنبية:

1.Durat Barbosa: A Description of the Coasts of East Africa and Malbar in the Beginning of the 16th Century, U.S.A. 1970.

2.Friedrich Hirth and W. R. Rock Hill, Chau-Ju-Kua His Work on Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, edited by Chau-Fan-Chi, St. Petersburg 1911.

3.John Winter Jones, The Travels of Ludovico di Varthema, London 1863.

ثانيا: المراجع:

1. Arnold T. Wilson, The Persian Gulf, London 1960.

2. August Toussaint, The Indian Ocean, U.S.A. 1961.

3. Basil Davidson, The Lost Cities of Africa, U.S.A. 1959.

- The African Past, U.S.A. 1964.

- History of the Continent of Africa with Photographs by Werner, London, 1972.

- The African Past Chronicles from Antiquity to Modern, U.S.A. n.d.

4. D. G. Keswani, Indian Cultural and Commercial influences in the Indian Ocean from Africa and Madagascar to South-East Asia. In Historical Relations across the Indian Ocean, Unesco 1980.

5. E. Ashtor, A Social and Economic History of the Near East in the Middle Ages, London, 1976.

- Studies on the Levantine Trade in the Middle Ages, London 1978.

6. Friedrich Hirth, Die Insel Hainan Nach Chao ju-Kua.

7. G. S. P. Freeman-Grenville, The East African Coast, Oxford 1962.

- The Medieval History of the Coast of Tanganyika, Berlin, 1962.

- The Medieval Trade of the Coast of Tanganyikain Problems in African History, ed, by Robert O. Collins, U.S.A. 1968.

8. Harry A. Gailey, History of Africa from Earliest Times to 1800 U.S.A 1970.

9. Heyd W. Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age(2 VOLS), Leipzig,1923.

10. Hubert Gerbeau, The Slave Trade in the Indian Ocean: Problems Facing the Historian and Research

to be Undertaken in the African Slave Trade from the Fifteenth Century, Unesco 1979.
11. Huzayyin Sulaiman, Arabia and the Far East, Cairo 1942.
12. James Hornell, Water Transport, Cambridge 1964.
13. K.M. Panikkar, India and the Indian Ocean, London N.D.
14. Martin A. Klein, ed Perspectives on the African Past , Canada 1972.
15. Michel Mollet, Historical Contacts of Africa and Madagascar with South and South-East Asia: The Role of the Indian Ocean in Historical Relations across the Indian ocean. Unesco 1980.
16. Musa H. L. Galaal, Historical Relations between the Horn of Africa and the Persian Gulf and the Indian Ocean Islands Through Islam, in Historical Relations across the Indian Ocean. Unesco 1980 .
17. M. Zaki, Arab Accounts of India During the Fourteenth Century Delhi, 1981.
18. Neville Chittect, Kilwa on Islamic Trading City on the East African Coast 1974.
19. Radha Kunud, Moakerji, Indian Shipping, Bombay, n.d.
20. R. Coupland, East Africa and Its Invaders, Oxford,1980.
21. Richard W. Hull Munyakare(1) African Civilization before the (2) Batuuree, New York 1971.
22. Romila Thaper, A History of India, Great Britain, 1977.
23. S. D. Goitein, A Mediterranean Society, Volume I, California 1967.
- Studies in Islamic History and Institutions, Leiden 1967.
24. S. Maqbul Ahmad, Indo-Arab Relations, New Delhi, 1978.
25. W. E. F. Ward, A History of Africa, fifth printing, London, 1969.

ثالثا: الدوريات:

(A)B.S.O.A.S.:Bulletin of the School of Oriental and African Studies.
1.S.D.Goitein, Two Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish (Qais) Against Aden, N 16, 1954.
(B)Islamic Culture:
1. Commercial Relations of India with Arabia, translated by Sayeed Al-Hag, vol 7, 1933.
2. R. Guest, Zufar in the Middle Ages, vol 9, 1935.
3. S. Magbul Ahmad, Commercial Relations of India with the Arab World 1000 B.C. up to Modern Times, vol. 38, 1964.
4. S. D. Goitein, Letters and Documents on India Trade in Medieval Times, vol. 37, 1963.
5. S. M. Imamddin, Bayt-Al-Mal and Banks in the Medieval Muslim World, vol. 35, 1961.
- Commercial Relations of Spain with Iraq, Persia, Khurasan China and India in The Tenth Century, A.C. vol. 35, 1961.
6. Suleyman Nadvi, Muslim Colonies in India before the Muslim Conquest, vol. 8, 1934.
(C) Journal of African History:
G. S. P. Freeman-Grenville, East African Coin Finds and Their Historical Significance, 1.1.1960.

(D) J.O.R.A. S.: The journal of Royal Asiatic Society, London.

1. Arthur Lane and R. B., Pottery and Glass Fragments Littoral with Historical Notes, 1948.

2. F. Gabril, L'Element Persian dans les Textes Nautiques Arabes de XV et XVI ciecles, Avril-Juin 1924.

3. N. Hirth, Chao ju-Kua. A New Source of Medieval Geography 1896.

- Chao-Kua's Ethnography: Table of Contents and Extracts Regarding Ceylon and India and Some Articles of Trade

4. John Edye Esq., On the Native Vessels of India and Ceylon, 1834.

5. S. M. Sterm, Ramisht of Siraf: a Merchant Millionaire of the Twelfth Century, 1967.

6. Tien ju-Kang, Cheng Ho's Voyages and the Distribution of Pepper in China, No. 2, 1981.

7. W. H. Moreland, The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500 part 1,1939.

8. Oriental Art, U.S.A.

Gervase Mathew, Chinese Porcelain in East Africa and on the Coast of South Arabia, vol. Ll, 1956.

(F) Speculum: A Journal of Medieval Studies.

S. D. Goitein, From the Mediterranean to India, vol. XXlX April, No. 2, Part l, 1954.

الهوامش

هوامش الدراسة لأهم مصادر البحث

(1) يان فانسينا، المأثورات الشفهية (ترجمة وتقديم أحمد مرسي، القاهرة، 1981 ص 45)

(2) اعتمدت على طبعة مكتبة صبيح بالقاهرة.

(3) حسين فوزي، حديث السندباد القديم، القاهرة 1943، ص 268.

(4) حسين فوزي، حديث السندباد القديم، ص 359-360.

(5) كراتشكوفسكي «تاريخ الأدب الجغرافي»، ح 1، ص 142.

(6) Musa. H.I. Galaal, Historical Relations Between the Horn of Africa and the Persian Gulf and the Indian Ocean Through Islam in ‘Historical Relations, Across the Indian Ocean, Unesc. 1980.

(7)Ibid, P.26.

(8) حسين فوزي، حديث السندباد، ص 35.

(9) المصدر نفسه، ص 43.

(10)عثر الأب رينودو (Renaudot) سنة 1718 في إحدى مكتبات باريس الخاصة التي انتقلت فيما بعد إلى دار الكتب الأهلية على مخطوط فريد لا عنوان له، ونشر ترجمة بعنوان أخبار قديمة من الهند والصين أوردها اثنان من الرحالة المسلمين سافرا إلى هناك في القرن التاسع الميلادي، ثم قام المستشرق الفرنسي رينو (Reinaud) بنشر الأصل العربي والترجمة في عام 1845. وقد ظهر أن الأب رينودو أخطأ في وصفه المخطوط بأنه أخبار اثنين من الرحالة المسلمين، إذ لم يكن هناك سوى رحالة واحد، هو تاجر اسمه سليمان، ألف شطرا من المخطوط والآخر ألفه أبو زيد السيرافي:

حسين فوزي، حديث السندباد القديم، ص 22.

(11) السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 74-75.

(12) المصدر نفسه، ص 136-137.

(13) بدر الدين العيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 50.

(14) نقولا زيادة ؛ الجغرافية والرحلات عند العرب، ص 153-154.

(15)المسعودي، مروج الذهب، المطبعة البهية، ج 1، ص 4.

(16) المصدر نفسه، المطبعة البهية ج 1، ص 34.

(17) المصدر نفسه، ج 1، ص 8.

(18) المصدر نفسه، المطبعة البهية ج 1، ص 51.

(19) المصدر نفسه، ج 1، ص 64.

(20) المصدر نفسه، المطبعة البهية ج 1، ص 67.

(21) المصدر نفسه، ج 1، ص 93.

(22) المصدر نفسه، ج 1، ص 59.

(23) المصدر نفسه، ج 1، ص 3.

(24) Hirth, F, Chau Ju-Kaua, p.227.

(25) Hirth, F, Chau-Kua's Ethnography, p.502.

(26). 37- 36. Hirth. F, Chau Ju-Kua, p.p.

(27) علم الأثنوجرافيا يعني بتتبع الآثار الحضارية والثقافية للجماعات البشرية، خصوصا المظاهر المادية المتعلقة بوسائل استغلال موارد البيئة الطبيعية، ووسائل المواصلات، والآثار الفنية، وأدوات الزينة، والأسلحة الدفاعية، وأماكن الطقوس والعبادة. ويدخل في نطاق هذا العلم مظاهر الحضارات البشرية ومتابعة مراحلها ومميزات كل مرحلة وانعكاساتها على الحياة الاجتماعية. أحمد الخشاب، دراسة أنثروبولوجية، القاهرة، 1958، ص 4. وفي تعريف آخر يعني مصطلح الأثنوجرافيا الدراسة الوصفية لأسلوب الحياة ومجموعة التقاليد، والعادات، والقيم، والأدوات، والفنون، والمأثورات الشعبية لدى جماعة معينة، أو مجتمع معين خلال فترة زمنية محددة.
حسين فهيم، قصة الأنثروبولوجيا، ص 14.

(28)Hirth. F, Chau Ju-Kua,p.39.

(29) انظر المسعودي، مروج الذهب.

(30)مكث ابن حوقل ثلاثين عاما يطوف في العالم الإسلامي، ولكنه لم يركب البحر ولم يذرع مسافات كالتي ذرعها ابن بطوطة.

(31) اعتمدنا على طبعة دار الكتاب اللبناني.

(32) انظر فصل السفن.

(33) ماركو بولو، الرحلة، ص 280، 283، 337.

(34) المصدر نفسه، ص 10.

(35) المصدر نفسه، ص 8.

(36) كراتشكوفسكي تاريخ الأدب الجغرافي، ج 2، ص 574.

(37) انظر: فصلي السفن، والطرق الملاحية.

(38) المرجع السابق، ج 2، ص 577.

(39) انظر، العمدة المهرية، المنهاج الفاخر.

(40) المصدر نفسه، ج 2، ص 579.

هوامش الفصل الأول

(1) في كتابات الرحالة والمؤرخين ما يدل على أنه كانت هناك حركة تجارية عظيمة بين دول المحيط الهندي، فالمراكب ذاهبة وغادية بين موانئ المحيط وجزره حاملة مختلف المنتجات، فعلى سبيل المثال يقول بزرك: «رأيت في البلد الذي فيه مهراجا الملك بالزايج (جاوة أو بورينو) من الأسواق العظيمة ما لا يحصى، وعددت في سوق الصيارف بهذا البلد ثمانمائة صيرف سوى ما في البلد من الصيارف المتفرقين».
بزرك بن شهريار، عجائب الهند بره وبحره، القاهرة 1908، ص 103.

(2) يطلق اسم البحر الأريتري على الجزء الجنوبي من المحيط الهندي وعلى وجه التحديد الجزء الملامس لسواحل شرق أفريقيا. وقد كتب هذا الكتاب منذ أكثر من تسعة عشر قرنا. وإن كان

مؤلفه غير معروف لدينا، غير أنه من المحتمل أن يكون أحد الإغريق الذين عاشوا في الإسكندرية في القرن الأول الميلادي (60 م). ويتضح من المادة التي جمعت في هذا الكتاب أن واضعها لم يكن مجرد جامع للحقائق، بل من الثابت أنه سافر وارتحل وشاهد بنفسه تلك المناطق التي تحدث عنها. ، فيصف حالة العرب.. وتجارتهم في المنطقة. فهو مثلا يعجب لكثرة عدد السفن العربية واختلاط العرب وتزاوجهم من القبائل الأفريقية. وأهمية هذا الكتاب تكمن في أنه أول مصدر مكتوب قد عثر عليه يؤكد العلاقات التي كانت قائمة بين العرب من جنوب الجزيرة العربية والساحل الشرقي لأفريقيا، وأن السفن العربية كانت تتبادل التجارة مع الساحل الأفريقي.

David Son. B; The Lost Cities of Africa, (U.S.A. 1959),p,174.

جمال زكريا قاسم، الأصول التاريخية للعلاقات العربية الأفريقية، القاهرة، 1975، ص 52-54.

(3) أندرو ديليياسون، «صحار عبر التاريخ»، ترجمة محمد أمين عبد الله. عمان، 1979، ص 44 - 45.

(4) اعتلى السلطة في بعض تلك الإمارات رجال من العرب. فعلى سبيل المثال اعتلى السلطنة في كلوة أواخر القرن الثالث عشر الميلادي السابع الهجري رجل ينتمي إلى أسرة تحمل اسم أبدالي (Abdali)، ويبدو أنها قدمت من حضرموت. ومع بداية هذه الأسرة حدث تغير كبير في أساليب العمارة وقد تمثل ذلك في بناء القصور العظيمة والأسواق ومن أشهرها سوق حسني كبوا (Husuni Kubwa)، ويعتبر أكبر سوق في أفريقيا ألوب الصحراء.

.Martin, A.Klein, Perspective on the African Past, Canada 1972, p. 102. C. Neville:, Kilwa on Islamic Trading City on the East African Coast, 1974 p238.

(5)R. Coupland, East Africa and its Invaders, Oxford, 1938, p. 6.

(6) بازل دافيدسون، أفريقيا تحت أضواء جديدة، ترجمة جمال أحمد، بيروت، ص 263 -264.

(7) جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، القاهرة، 1958، ص 2210.

(8) عرف العرب الهند قبل الإسلام واتخذوا منها اسما لنسائهم، كما أن في العربية أسماء للأماكن التي كانت تستورد منها مسمياتها مثل المندل والهيل «هو الحب هان» ويستورد من رأس هيلي أو ايلي بجنوب الهند بالقرب من كورمندل.

السيد محمد يوسف، بدء العلاقات العلمية بين الهند والغرب، مجلة كلية الآداب، مجلة 12 ط مايو-1950، ص 10- 97- 98.

(9) انظر ابن بطوطة. عبد الله بن محمد بن إبراهيم اللواتي، «تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار»، جزء واحد، لبنان.

(10) السيد أبي ظفر الندوي، أسطول كجرات «ثقافة الهند»، مجلد 17، العدد الأول، 1966، ص 530.

(11) مقبول أحمد، «بماذا تدين الهند للعرب» ثقافة الهند، مجلد 18، العدد 2، سنة 1967، ص 23.

(12) كلمة البارجة اصلها بالهندية بيرة وفي لسان العرب «البارج»: «الملاح الفار». ويقول الأصمعي: البوارج السفن الكبار واحدتها بارحة: لسان العرب ج 1 ص 244، وكلمة دونيج أصلها دونكي (اسم سفينة)، ناخودة بالفارسية وهي مركبة من «ناؤ» تعني السفينة بالهندية، «خدا» أي المالك بالفارسية.

السيد محمد يوسف بدء العلاقات، ص 97- 98. ومن الأسماء العربية الخاصة بالسلع والتي استعيرت من الهندية كلمات مثل فلفل، كافور، زنجبيل، نارجيل، قرنفل، كما أن هناك بعضا من

السلع الهندية أضيف إليها كلمة هندي كالعود الهندي، القسط الهندي، التمر هندي، وجوز الهند . الندوي، «أسطول كجرات»، ص 930 .

(13)S.Maqbul Ahmed, Commercial Relations of India with Arab World 1000.B.C. to Modern times in. Islamic Culture.. Vol. 38, 1964,p.148.

(14) فيصل السامر، الإسلام في إندونيسيا، عالم الفكر، مجلد 10، العدد الثاني، 1979، ص: 481 .

(15) محمد حسين نينار، التأثير الهندي والعربي على إندونيسيا، ثقافة الهند، مجلد 13، أبريل 1962، العدد الثاني، ص 66 .

(16) عادل محيي الدين، تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن التاسع الهجري، العراق، 1984، ص 178 .

من المصطلحات التي دخلت اللغة الإندونيسية: تسجيل دفتر معلم، مجلس، ديوان. فيصل السامر «الإسلام في إندونيسيا»، ص 491-493 .

(17) كان الصينيون يطلقون على العرب كلمة تاشى وقد تكون هذه الكلمة محرفة عن كلمة «تاجر» العربية ذلك لأن معظم العرب الذين دخلوا الصين كانوا تجارا . وقد تكون كلمة تاشي منقولة عن كلمة «تازي» الفارسية التي يطلقها الفرس على العرب.

سيدة إسماعيل الكاشف، علاقة الصين بديار الإسلام، مجلة كلية الآثار، العدد الأول، 1975، ص 38-39 .

(18) سعيد لنجو، «نبذة عن الصين»، بغداد، 1964، ص 7 .

(19) حوراتي، «العرب والملاحة»، ص 200 .

(20) المسعودي «أبي الحسن علي بن الحسين»، مروج الذهب ومعادن الجوهر، «الجزء الأول»، 1283 هـ، ص 66 .

(21) ك. ي. باغناطيوس، «تاريخ الأدب الجغرافي العربي»، ترجمة صلاح الدين هشام، القاهرة، 1965، ج 1، ص 142 .

(22) يزرك، عجائب الهند، ص 63- 64 .

(23)Hirth. F., Die Insel Hainan Nach Chau-Ju-Kua , pp4-5.

(24) بدر الدين الصيني، «العلاقات بين الصين والعرب» مصر، 1941، ص 38، ص 162-163 .

(25) آدم متز، «الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري»، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، جزآن، القاهرة، 1948، ج 2، ص 326-327 .

(26) مما يدل على كثرة عدد المسلمين بالصين وتأثيرهم ما رواه ابن بطوطة عن أحد أمراء الصين عندما دعاه دعا معه أهل الطرب الذين غنوا بالصيني والعربي والفارسي، بل قالوا شعرا بالفارسية. ابن بطوطة، الرحلة، ص 422 .

(27) ابن بطوطة «الرحلة»، ص 414-425 .

(28) الخنسا هي هانغ جو الحالية. بدر الدين الصيني ؛ «العلاقات بين الصين والعرب»، ص 297 .

(29) ابن بطوطة، «الرحلة»، ص 421 .

(30) لقد ذكر كثير من كتاب العرب مدينة حمدان، منهم: المسعودي والإدريسي، وذكر ابن بطوطة حمدان تحت اسم الزيتون وهي أول مدن الصين التي نزل بها ابن بطوطة. فالضبط في ابن بطوطة أقرب إلى الصحة لأن الاسم الأصلي هو(Tche-Tang) وهي مدينة «جوان شو» الآن. ابن بطوطة «الرحلة»، ص 417، الصيني، «العلاقات بين الصين»، ص 130 .

(31) صينية الصين هو اسم غير صيني وضع لمدينة في الصين، ويقصد بها صين كلان حيث إن كلان معناها كبرى. الصيني، العلاقات بين الصين، ص 130.
(32) سيلا مدينة بكوريا. الصيني، «العلاقات بين الصين والعرب»، ص 131.
(33) الفرند: الحرير الملون وتصنع منه الثياب.
(34) الكيمخا: من اللغة الصينية كمخا بكسر الكاف ومعناه الديباج أو الحرير الصيني المنسوج بخيوط الذهب. وقد استخدم الإيرانيون هذه الكلمة أيضا يقولون كمخا أو كمخاب بفتح الكاف.
(35) السمور دابة يتخذ منها الفراء الثمين. سيدة إسماعيل، «علاقة الصين بديار الإسلام»، ص 46.
(36) تاتسورو ياماموتو، «الأنشطة البحرية في المحيط الهندي قبل وصول البرتغاليين». «مجلة ديوجين»، العدد 55, 15 نوفمبر 1981، ص 26.
(37) شرف الزمان طاهر المروزي، «أبواب في الصين والترك والهند»، منتخب من كتاب طبائع الحيوان، ص 5.
(38) دخلت كثير من الكلمات العربية إلى اللغة الصينية نتيجة للعلاقات التجارية فعلى سبيل المثال كلمة الزعفران تنطق في الصين (زافوران)، والياسمين (ياشيمي) والحناء (هاي نا)، والحلبة (هو لوبا) وغير هذا كثير.
الصيني، «العلاقات بين الصين والعرب» ص، 313-317.
(39)T.August, History of the Indian Ocean, U.S.A. 1961, p.56-57.
(40)إبراهيم أحمد العدوي، «الأساطيل العربية في البحر الأبيض المتوسط»، القاهرة، 1957، ص 21-37.
(41) علي محمود فهمي «التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط من القرن السابع حتى العاشر الميلادي»، ترجمة قاسم عبده، لبنان، 1981، ص 133.
(42) لمزيد من التفاصيل: إبراهيم أحمد العدوي، الأساطيل العربية في البحر الأبيض المتوسط. حوراني، العرب والملاحة « . أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار عند العرب»، الكويت، 1979. علي محمود فهمي، التنظيم البحري الإسلامي.
(43) يروي البعض أنه كان يوجد على السفن الفارسية حمام يمكنه الطيران بضعة آلاف الأميال لكي يحمل الرسائل الفارسية، «ميتز، الحضارة الإسلامية»، ج 2، ص 317.
(44)E.Ashtor, A Social and Economic History of Near East in the Middle Ages, London, 1976, p.107.
(45)Hirth F. Chau-Ju-Kua, his work on Chinese and Arab trade in twelfth andThirteenth centuries entitled chau-fan-chi, St. Petersburg the, 1911 p.15.

حوراني، العرب والملاحة، ص 193.
(46) في النص «سكنها محمديين» [هكذا !] وهذا مصطلح بعض المستشرقين ممن لا يعترفون بالدين الإسلامي ويرون في المسلمين مجرد «أتباع محمد». ومن المعروف أنه لا تصح نسبة المسلمين إلى النبي (صلى الله عليه وسلم) لأنهم ليسوا عابدين إياه، ولكنهم مسلمون يعبدون الله سبحانه وتعالى. Hirth. F., Die Insel Hainan.p.4.
(47) ابن بطوطة «الرحلة»، ص 422.
(48) المصدر نفسه، ص 374, 422.
(49)Brazil Davidson, The African Past U.S.A. 1964, p.101. Richard W.Hull. Munyakare African

عمان وتاريخها البحري، ص 50. .Civilization before the Batuure, New York, 1967,p.66

(50) على سبيل المثال (البلنج = الحجرة في السفينة، البندر = الميناء أو المرسى. راهنامج = كتاب الطريق أو المرشدات الملاحية، اشتيام = رئيس ملاحي السفينة. لمزيد من التفاصيل انظر:

F.Gabriel: L'Element Persian dans les textes mantiques Arabes des XV et XVI.siecles dans journal Asia tique Avril-Juin, 1924, p.212.

H.James: Water Transport Cambridge, 1964, p.332-333.

حوراني، «العرب والملاحة»، أنور عبد العليم، «الملاحة وعلوم البحار».

(51) هادي حسن مؤرخ هندي عاش في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين. ومعظم كتبه بالفارسية.

(52) سيطر عرب الجنوب على التجارة البحرية مع الهند قبل الميلاد على الرغم من الفتح المقدوني لتلك المناطق، ويصف المؤرخ اليوناني أجا ثاركيدس عرب سبأ بأنهم ملاحون مهرة ومحاربون أشداء، لا يبحرون في سفن كبيرة للبلاد التي تنتج العطور، وكانت لهم فيها مستعمرات يستوردون منها نوعا من العطر لا يوجد في جهة أخرى».

ولما كانت الملاحة عبر المحيط الهندي تتعذر على من يجهل سر الرياح الموسمية في هذا المحيط فمن المؤكد أن عرب الجنوب عرفوا هذا السر وتوارثه ملاحوهم جيلا بعد جيل، وعنهم عرف اليونانيون هذا السر. أما الرومان ففد جهلوه في مبدأ حكمهم إلى أن اكشف أول دليل ملاحي عن البحر الأحمر والمحيط الهندي المعروف باسم بريبلوس (Periplus).

على أن الاضمحلال أصاب عرب الجنوب في القرن الرابع الميلادي بسبب تدخل الإمبراطورية البيزنطية وتحريضهم للأحباش على مناوشة العرب في بلادهم لحقبة طويلة بقصد السيطرة على مدخل البحر الأحمر في باب المندب (خليج عدن).

وهكذا نجح الأحباش في أن يحلوا محل العرب في نقل تجارة الهند لفترة، كما قضى الفرس من ناحية أخرى بعد ذلك على التجارة العربية في الخليج العربي، وتمكنوا من الاستيلاء على اليمن قرب نهاية القرن السادس الميلادي.

مما سبق يتضح أن نصيب العرب في تأسيس الملاحة في المحيط الهندي لم يبالغ فيه كثيرا عن الواقع.

ولمزيد من التفاصيل انظر:

Suleyman Nadivi, Muslim colonies in India before the Muslim Conquest, in Islamic Culture vol 8.1934.

W.H. Moreland, The Ships of the Arabian Sea about A.D. 1500, in j. o. R. 1. A.S. 1939, part 1.

حوراني، «العرب والملاحة»، «أنور عبد العليم»، «الملاحة وعلوم البحار»، «عمان وتاريخها البحري».

(53) تبدو رواية هذا السائح كروايات التراجمة غير المثقفين وخصوصا فيما يتعلق بالعلاقة بين العرب والفرس. فمن المعروف أنه في بعض حقب التاريخ سيطر الفرس على أجزاء من شبه الجزيرة العربية ! كما أن العرب سافروا إلى فارس، بل إن الشاطئ الفارسي للخليج العربي يعتبر شاطئا عربيا لأن اغلب أهله من العرب كما أن ثقافته الغالبة عربية. أما عن تمرد العرب فلم يحدث تمرد، وإنما بزغ الإسلام في شبه الجزيرة العربية واعتنقه الفرس وصار دينا لهم. والشيء الطبيعي أن يؤاخي الدين بين العرب والفرس ولكن حدث العكس فكانت فارس مصدر قلق دائم للخلافة.

(54) إننا نتفق معه في الدلائل العربية، بل هو لم يذكر سوى مقتطفات من السيرافي، فكثير من كتب الرحالة والمؤرخين العرب تشير إلى السفن الفارسية وبحارتها الفرس كما تشير إلى تواجدهم. وقد عرضنا لذلك.

(55) هادي حسن، كشت راني إيرانيان، حيدر أباد، الدكني، 1956، ص 52-59، (الملاحظة عند الإيرانيين).

(56) أبو حنيفة الدينوري، الأخبار الطوال، ليدن، ص 326.

(57) أبو حامد الأندلسي (محمد بن عبد الرحيم)، تحفة الألباب، 1925، ص 48.

(58) بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، مصر 1962، ص 31.

(59) تاتسورو ياماتو، الأنشطة البحرية في المحيط الهندي، ص 22.

(60) يقرر المستشرق الهولندي سنوك هرغونجة، أن الإسلام جاء إلى الجزائر الشرقية عن طريق الهند لا عن طريق بلاد العرب، وأيد رأيه بالقول إن كمباية في ولاية كجرات كانت في نهاية القرن الثالث عشر الميلادي مركز الدعوة الإسلامية، ثم نقل قول فريني بأن سمدرة في جزيرة سومطرة عرفت الإسلام بين عامي 1270- 1275 م.

فيصل السامر، «الإسلام في إندونيسيا»، ص 480-481.

وهذه هي عظمة الإسلام فليس فيه كهنوت أو خبايا وأسرار. فأي مسلم داعية للإسلام وسلوكه الطيب دعوة للدين.

(61)Davidson B.: The Lost Cities... , p.190.

(62) أخذ د. طرخان هذه الفقرة من كوبلاند في كتابة. East Africa and its Invaders ولم يحاول الرد على ما فيها من تضليل.

فالعرب لم يكونوا غزاة لشرق أفريقيا، حيث لم نجد في المصادر التاريخية ما يفيد وصول قوة حربية عربية إلى الساحل الشرقي، كما لم نجد بها ما يدل على انعزال العرب الذين استقروا بالشاطئ عن الأفريقيين، بل تخبرنا تلك المصادر بأنه حدث تزاوج بين العرب وأهل الساحل، كما اعتنقوا ديانة العرب، واستعاروا خطهم رسما لهم. فالإسلام يوحد بين الأمم والأجناس لا يفرق بينها، كما يذيب الفوارق بين الطبقات. فالأفضلية في الإسلام للتقوى لا للجاه والسلطة.

ونجد في القرن الرابع عشر الميلادي مؤرخا هو المقريزي كتب كتابا عنوانه «الإلمام بأخبار من أرض الحبشة من ملوك الإسلام». والحبشة التي يقصدها المقريزي هي الجزء الأكبر من الساحل الأفريقي وليست الحبشة بحدودها المعروفة الآن.

ونجد أن المقريزي يعنون الكتاب بملوك الإسلام ولم يعنونه بالملوك العرب علما بأن العرب والفرس تولوا الملك في بعض الإمارات الساحلية. وهذا ينفي فكرة الاستعمار التي أوردها كوبلاند فضلا عن أن هذه الكلمة لم تكن معروفة في ذلك العصر، بل هي بنت الاستعمار الأوروبي الحديث، بالإضافة إلى أن أهم شرط لانطباق كلمة استعمار على فعل ما هو استعمال قوة مسلحة أجنبية لتغيير وضع قائم والاستيلاء على خيرات البلاد وبالطبع لن نتطرق للاستعمار المعاصر الاقتصادي والاجتماعي والسياسي.

(63) إبراهيم طرخان، «الإسلام والممالك الإسلامية في الحبشة»، مجلة الجمعية التاريخية، عدد 8، سنة 1959، ص 44.

(64)Richard W. Hull, Munyakare,African Civilization before the Batuure.New York, p.66.

(65) عمان وتاريخها البحري، ص 50.

(66)Davidson B. The African Past, p.99.

(67) وثائق الجينزا مجموعة من الوثائق المهمة لدراسة التاريخ الاقتصادي والاجتماعي والثقافي لمنطقة الشرق الأدنى في العصور الوسطى، اكتشفت تلك الوثائق منذ قرن تقريبا. وكلمة جينزا كلمة عبرية مشتقة من الكلمة الفارسية جنك بمعنى (خزانة). وفي العصور الوسطى أطلقت كلمة جينزا على تلك الحجرة التي كان اليهود يخزنون فيها أوراقهم الخاصة من خطابات وعقود وإيصالات وخلافه. حتى لا تدنس كلمة «الله» التي قد تكون مكتوبة في هذه الوثائق. وأطلق الباحثون مصطلح وثائق الجينزا القاهرية على مجموعة الوثائق التي عثر عليها في حجرة مظلمة في سيناجوج (معبد اليهود) بالفسطاط على مقربة من القاهرة، وكذلك على مجموعة وثائق عثر عليها في مقبرة بالبساتين على مقربة من القاهرة أيضا. وتنافست دور الكتب في أوروبا والولايات المتحدة في الحصول على هذه الوثائق. وبالفعل نقلت إلى مختلف أنحاء العالم. حسنين محمد ربيع، «وثائق الجينزا وأهميتها لدراسة التاريخ الاقتصادي لموانئ اليمن والحجاز في العصور الوسطى». بحث منشور في موسوعة دراسات تاريخية الجزيرة العربية، الكتاب الأول، مصادر تاريخ الجزيرة العربية. ج 2، طبعة الرياض، 1979، ص 132. عثر في السنوات الأخيرة على مجموعة من وثائق الجينزا بالقاهرة أيضا، أسند أمر بحثها وتصنيفها إلى أحد أساتذة قسم اللغة العبرية بجامعة عين شمس وإلى هيئة الآثار، وإلى الآن لم يتم إنجاز أي شئ على الإطلاق نحو تلك المجموعة النادرة.

(68)S.D.Gote: «Form the Mediterranean to Indian» in speculum: A Journal. of Medieval Studies, vo. XXIX, April, 1954, No. 2. Part 1. p.188.

(69) بابنكار، «آسيا والسيطرة الغربية»، ص 37.

(7)Radah Kunud,: Indian Shipping, Bombay, p.143.

(71) S. Maqbul Ahmed, Commercial Relation of India with the Arab World.p. 151

(72) Commercial Relations of India with Arabia, ''Translated by Sayeed Al Hag. B. A. in «Islamic Culture», Vol. 7, 1933, p.301.

(73)Jones Winter John, The Travels of Ludovico di Varthema, London 1863 p.512.

(74) Commercial Relations, Translated by Sayeed UI-Haq, p.291.

(75) Freeman-Grenville,: The Medieval Trade of the Coast of Tanganika .edited by Robert O. Collins in(Problems in African History). p.329.

(76) لمزيد من التفاصيل عن العقائد في الهند، انظر:
حامد عبد القادر، بوذا الأكبر، القاهرة.

(77) نال السيف الهندي شهرة واسعة عند العرب وتغنى به الشعراء مثل:
وظلم ذوي القربى أشد مضاضة على المرء من وقع الحسام المهند
من معلقة طرفة بن العبد.

(*) الزباد حيوان ثديي قريب من السنانير، يفرز مادة دهنية تستخدم للعطر. (المحرر).

(78)Ahmad. M., Commercial Relations., p.p149-150.

(79)أعتقد أن هذا الرقم مبالغ فيه، ولكنه يعطينا مؤشرا على مدى ثراء ملوك الهند.

(80) السيد سليمان الندوي، «العلاقات التجارية بين الهند والعرب، ثقافة الهند، مج 1، عدد 2، يونيو 1950، ص 131- 132.

(81) يمثل النص التالي الصين كما يراها المؤرخون المسلمون، «وأما بلاد الصين فهي كبيرة وفي أرضهم نعم كثيرة.. . ويخدم أهل الصين التجار من المسلمين.. . والعرب تقول لكل طرفة من الأواني وما شابهها كائنا ما كانت صينية لاختصاص الصين بالطرف». أبو حامد الأندلسي «محمد بن عبد الرحيم»، تحفة الألباب، 1925، ص 49. ويطلق على الصين في المصنفات الفارسية اسم جين ولعله مسؤول عن الاسم الأوروبي لاسم China، كما عرفت الصين لفترة ما من العصور الوسطى في المصادر الإسلامية باسم بلاد الخطأ أو ختاي، وهو في الأصل اسم لقبيلة من آسيا استولت على مقاليد الأمور بالصين لبعض الوقت. ومن الطريف أن الصين لا تزال معروفة لدى الروس باسم كيتاي. كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي، ج 2، ص 532.

(82) حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص 107- 115.

(83)Hirth F. Chau-Ju-Kua.. . , p.15.

(84) هل يمكن افتراض أن السفن الصينية لم تكن صينية الجنسية (في عصر السيرافي)، وأنها اكتسبت الاسم من المكان المتوجهة إليه السفن حيث إننا إلى الآن كثيرا ما ننسب وسيلة النقل إلى المكان الذاهبة إليه، أو الأكثر شهرة. فنقول قطار مصر وطائرة الخليج وطائرة لندن وهكذا). وقد يبرز من يقول: لماذا لم يطلق اسم السفن الهندية على السفن المتوجهة إلى الهند والمراكب السيلانية على تلك المتوجهة إلى سيلان ؟ وهكذا، لماذا فقط المراكب الصينية ؟ فهل اختصت الصين بنسبة المراكب إليها باعتبارها أقصى المعمورة حينذاك، مما يثير الخيال لدى الكثيرين ويحفزهم إلى الرحلة والتجارة فضلا عن أن الهند وموانيها وسيلان وغيرها محاط في الطريق قبل محطة الوصول النهائية وهي الصين ؟ أم أنها سميت بذلك لندرة السفن المتوجهة إلى هناك بالمقارنة بالسفن المتوجهة إلى الهند والبلدان الأخرى ؟

(85) السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 15.

(86) يختلف المسعودي عن السيرافي الذي يذكر أن المراكب الصينية كانت تقف في سيراف ولا تصل إلى البصرة. والغالب أن الاثنين سمعا تلك الحكاية من مصادر مختلفة حيث يبدأ السيرافي فيقول: «فذكروا.. .»، والمسعودي يذكر أن هذا حدث في زمن قبله أو في بدء الزمان.

ويلاحظ أن الاثنين وهما من مؤرخي ورحالة القرن الرابع الهجري-العاشر الميلادي يتكلمان عن المراكب الصينية بصيغة الماضي، أي أنها انقطعت عن المجيء في عصرهم. وهذا صحيح مما نعرفه عن نهب الأجانب لكانتون، ومنع إمبراطور الصين الأجانب من القدوم إلى بلاده كما منع تجار الصين من الرحيل كما سبق تبيانه من قبل.

(87) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 66.

(88) أثبت د. أنور عبد العليم أن العرب كانوا أسبق من الصينيين في معرفة استخدام الإبرة المغناطيسية. أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص181-209.

(89) ثبت مما سبق أن الصينيين أبحروا قبل هذا التاريخ إلى الساحل العربي.

(90)W.FF Ward, A History of Africa.. . , London, 1969, p.203. 5th Printing.

(91)Hirth. F., Chau-Ju-Kua. p.71.

(92) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 66.

(93) المروزي، أبواب في الصين والترك والهند، ص 15.

(94) تاتسورو ياماموتو، الأنشطة البحرية في المحيط الهندي، ص 26.

(95)Davidson. D.: The African past Chronicles from Antiquity to Modern U. S. A., p.94.

(96)Davidson. B.: The Lost Cities of Africa, p.p.185-186.

تاتسورد ياما موتو، الأنشطة البحرية في المحيط الهندي، ص 24.

(97) ابن بطوطة، الرحلة، ص 377.

(98) بازل دافيدسون، أفريقيا تحت أضواء جديدة، بيروت، ص 257- 258.

(99)Davidson. The Lost Cities.. . , p.188-189. لمزيد من التفاصيل انظر.

(100) تاتسورد ياماموتو، الأنشطة البحرية، (ص 27-33).

Tien Ju-Kang: ''Cheng ho's Voyages and the Distribution of paper in China, in J.O.R.A.S. No.,1981.

يذكر شنج-هو أنه قطع في تلك الرحلات مسافات تبلغ أكثر من مائة ألف لي في البحر، كما شاهد أمواجا كالجبال ترتفع حتى تصل السحاب البعيد في السماء. بازل دافيدسون، أفريقيا تحت أضواء جديدة، ص 260- 261. اللي وحدة مسافات صينية تعادل ثلث ميل، أي أنه قطع مسافة تبلغ حوالي أكثر من 34 ألف ميل. Hirth, Chau-Ju-Kua, p.14

(101) المقريزى: «تقي الدين أحمد»، السلوك لمعرفة دول الملوك، القاهرة، 1973، ج 4، ق 2، ص 872-873.

(102) الك-في العدد-عند أهل إيران والهند واليمن-مائة ألف، وعند المولدين عشرة ملايين. يحيى بن الحسين، غاية الأماني، ج 222، ص 565.

(103) المرجع السابق، ج 22، ص 565.

(104)Davidson, The Lost Cities.. . , p.189.

(105)Ibid, p.191.

(106)W.F.F. Word, [A History of Africa], P.203.

(107) Freeman-G. [The Medieval trade of the coast of Tanganyika] in African history, ed: by Robert Collins, U.S.A. 1968., p.329.

(108)Davidson, The Lost Cities.. . , p.186.

(109) ابن بطوطة، الرحلة، ص 404.

(110) المصدر نفسه، ص 377.

(111) قد يأخذ علينا أحد اعتمادنا على بعض المأثورات الشفهية (الفلكلور)، إلا أننا يجب أن نشير إلى أنه أصبح لا غنى للمؤرخ الحديث عن نتائج العلوم الإنسانية الأخرى، كما لم يعد باستطاعته تجاهل مناهج هذه العلوم وأساليبها ومادتها الخام، وعلى ذلك أصبح الفلكلور، وكان أبعد الدراسات الإنسانية عن مجال اهتمام المؤرخ، من أهم الوثائق التي يعتمد عليها المؤرخ الحديث. وقد وضح هذا المجال وبرزت أهميته في مجال دراسة التاريخ الأفريقي. ففي غضون العقدين الماضيين طور مؤرخو أفريقية أساليب جديدة لدراسة التاريخ الشفهي للمجتمعات الأفريقية لكي يوسعوا من مجال عملهم ورؤيتهم، إذ إن المصادر التي أتيحت لهم من بقايا المرحلة الاستعمارية كانت هزيلة إلى حد كبير، كما أنها غير موثوق بها.

لمزيد من التفاصيل. انظر: يان فانسينا، المأثورات الشفهية، (ترجمة وتقديم د. أحمد مرسي، القاهرة، 1981، ص 29-30.

(112) Musa H.L. Galaal, Historical Relations between the Horn of Africa and the Persian Gulf and the Indian Ocean Islands Through Islam,In HistoricalRelations across the Indian Ocean, Unesco,1980, Belgium, p.p.26-30

(113)Musa H. L. (Historical Relations, pp. (26-25).

هوامش الفصل الثاني

(1) الرياح الموسمية الجنوبية الغربية للوصول إلى الهند والصين، والرياح الموسمية الشمالية الشرقية للوصول إلى ساحل الجزيرة العربية والساحل الأفريقي. وقد أطلق العرب على الرياح التي تهب من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي شتاء اسم «الصبا»، والتي تهب من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي صيفا بالدبور. ويجمع ذلك بيتان من الشعر هما:
مهب الصبا من مطلع الشمس مائل إلى الجدي والشمال حتى مغيبها وبين سهيل والمغيب تحققت دبورا ومطلعها إليه جنوبها أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 159.

(2) المسعودي، مروج الذهب ؛ المطبعة البهية، ص 68.

(3) شريف محمد، جغرافية البحار والمحيطات، ص 68.

(4) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 161.

(5) المسعودي، مروج الذهب، ج 1 ص 870.

(6) حوراني، العرب والملاحة، ص 74.

(7). 32. Hirth. F. Chau-Ju-Kua, p

(8) أطول الطرق الملاحية كان من الساحل الشرقي لأفريقيا أي الصين، بل إن هناك بعض السفن الصينية وصلت إلى جدة كما يتضح من الفصل الأول.

(9) أقيم بالقرب من البصرة في الخليج علامات منصوبة من الخشب للمراكب كمنارة لتهتدي بها.
المسعودي، مروج الذهب، المطبعة البهية، ج 1، ص 91- 92، ابن خردذابة المسالك، ص 60.

(10) ميناء في جنوب الملبار وتعرف اليوم باسم كويلون (Quilon). وفي الواقع أن بعض المراكب المسافرة من مسقط كانت تسير في بحر لاروي (بحر العرب) ثم على سواحل كجرات وهيمون، والكوكن وكمباية (ساحل الدكن والسند) قبل أن تصل إلى كويلون، ثم تخترق المضيق بين سيلان والهند بعد أن تقف عند رأس كومرين، ثم تسير بحذاء ساحل الشول (كروماندل) ومنها إلى نيكوبار. أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 69.

(11) ملاكة هي الاسم الصحيح لملقا-قائمة الأعمال الجغرافية التي حققها مجمع فؤاد الأول اللغة العربية، في السودان المصري والحبشة والصومال وشمال أفريقيا وغرب آسيا، القاهرة 1939، ص 34. وقد اعتمدنا على هذا الكتاب في تصحيح بعض الأسماء التي وردت بالبحث.

(12) تقع تيمان أو تيومة في خليج سيام الألوسي (تجارة العراق البحرية)، ص 105.

(13) في الجزء الشرقي من الهند الصينية وهي الآن مدمجة في ولاية كوتشين-تشينا Cochin-China.
حوراني، العرب والملاحة، ص 214.

(14) تأتي الخطورة على السفن الهندية من أنه لا بد للسفن من أن تبحر مساحلة لكي تصل إلى أوطانها، وهنا تكون الرياح الموسمية الجنوبية الغربية معاكسة لها. إذ ربما تؤدي إلى تحطيم السفن. أما السفن العربية فيمكنها الاستفادة من الرياح الموسمية الشمالية الشرقية التي تهب أيضا في أبريل ومايو ويونيو.

«عمان وتاريخها البحري»، ص 92.
(15) حافوني هي حافون أو رأس جردفون.
أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 75.
(16) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 64- 65.
(17) عمان وتاريخها البحري، ص 92- 94.
(18) السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 136.
(19) عن سياسة مصر في البحر الأحمر، سعيد عاشور، العصر المماليكي في مصر والشام، سمنار، الدراسات العليا لجامعة عين شمس، البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة، 1980.
(20) راهنامج (أو راهمانج-رهماني) كلمة فارسية وأصلها من كلمتي راه = طريق، نامة = كتاب، أي كتاب الطريق أو المرشد الملاحي، إفادة من د. إبراهيم الدسوقي شتا أستاذ اللغات الشرقية بجامعة القاهرة.
(21) ابن ماجد (شهاب الدين احمد)، الفوائد في أصول علم البحر والقواعد والأراجيز والقصائد، نشر جبريل فران، باريس، 1921-1923، ورقة 67 وجه.
(22) المصدر نفسه، ورقة 6 ظهر، 7 وجه.
(23) المصدر نفسه، ورقة 57 وجه ظهر.
(24) المصدر نفسه، ورقة 57 ظهر.
(25) المصدر نفسه، ورقة 57 ظهر.
(26) المصدر نفسه، ورقة 57 ظهر، المهري، العمدة المهرية، ورقة 84 وجه.
(27) المصدر نفسه، ورقة 57 ظهر، 58 وجه.
(28) المصدر نفسه، ورقة 57 ظهر، 58 وجه.
(29) المصدر نفسه، ورقة 58 وجه.
(30) المصدر نفسه، ورقة 58 وجه.
(31) تربط هذه الأحجار بطريقة معينة في خيط، وبها قطع من السمك تطعم وتسقط إلى الأعماق، ثم يشد الخيط فيترك الطعم في القاع ليجتمع السمك حوله. وفائدة الحجر هنا أخذ الطعم إلى القاع، ثم ترمى السنانير بعد ذلك، وتستخدم هذه الطريقة للصيد في الأعماق البعيدة ويطلق على هذا الحجر اسم السجل، وذلك في ساحل البحر الأحمر المصري وأعتقد أنه محرف عن الثقل، وكذلك فالسجل لفظ عربي فصيح يعني الدلو الذي يلقى به في البئر، واللفظ مستخدم منذ الجاهلية.
(32) ثقل من الرصاص يستخدم لقياس الأعماق.
(33) ابن ماجد (شهاب الدين أحمد)، ثلاث أزهار في معرفة الحار، تحقيق تيودور شوموفسكي، ترجمة محمد منير، القاهرة، 1966، ص 102- 103.
(34) يبدو أنه كان هناك اعتقاد لدى الملاحين بأنه يوجد لكل مركب ملائكة. فكانوا يضعون يوميا صحفة أرز بسمن لتلك الملائكة. برزك، عجائب الهند، ص 19.
(35) المصدر نفسه، ص 17- 18.
(36) يقابل هذا السلوك الشرقي لربابنة وملاحي البحار الشرقية سلوك الربابنة الأسبان والبرتغاليين حيث يقول الأستاذ الأمريكي جو هل: «إن الربابنة الأسبان والبرتغاليين كان أغلبهم

شرذمة من المغامرين الجهلاء يسعون وراء الثراء والشهرة. وكانوا يلجأون لوسائل غير مشروعة..
.»، ويضيف بأن الفضل يرجع للعرب الذين وضعوا القوانين العلمية للملاحة والجداول للفلكية التي اعتمد عليها الربابنة والمغامرون في عصر الكشوف البحرية الكبرى، وأن مثل هؤلاء الربابنة قد خدعوا حكام البلاد التي فتحوها.

أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 218- 219.

(37) كراتشكوفسكي، تاريخ الأدب الجغرافي، القاهرة 1963، ج 2، ص 562.

(38) وضع المستشرق فران الأشكال المختلفة التي ورد فيها هذا اللفظ، وبين أصلها وهو يرتفع أساسا إلى الفارسية الوسطى (البهلوية) «راهتمك» التي تحولت في الفارسية الحديثة إلى «راهنامة». أما في الوسط العربي فإلى جانب الشكل العادي «راهنامج» يقابلنا أيضا الشكل المقلوب «رهمانج» (وجمعه «رهمانجات») والشكل الذي تطور عنه فيما بعد وهو «رهماني»، بل حتى أيضا «رماني» وجميع هذه الألفاظ كان يقصد بها في عهد ابن ماجد ضرب من المرشدات البحرية.

المصدر نفسه، ج 2، ص 567.

(39) تروي الحكاية السابعة من حكايات السندباد أنه «عندما غلبت الرياح العاصفة على السفن فماذا حدث: «نزل الريس من فوق الصاري وفتح صندوقه وأخرج منه كيس قطن وفكه وأخرج منه ترابا مثل الرماد وبله بالماء وصبر عليه قليلا وشمه، ثم أنه أخرج من هذا الصندوق كتابا صغيرا وقرأ فيه وقال لنا: اعلموا يا ركاب أن في هذا الكتاب أمرا عجيبا يدل على أن كل من وصل هذه الأرض لا ينجو منها بل يهلك..»».

ألف ليلة، طبعة صبيح، ج 3، د. ت، ج 3، ص 17.

(40) ابن ماجد، الفوايد، ورقة 3 ظهر.

(41) عبارة عن قرص معدني مقسم إلى 360 درجة ويعرف بميزان الشمس، ومن أجزائه العلاقة وهي حلقة يعلق بها الجهاز، بحيث يسكن في مستوى رأسي، ثم العروة وهي الجزء الذي تشبك فيه الحلقة، ثم «الكرسي» وهو الجزء البارز من المحيط، ثم (العضادة) وهي المسطرة التي تدور على ظهر المحيط منطبقة عليه ومثبتة في المركز، ثم الهدفتان وهما الصنجتان الصغيرتان القائمتان على العضاده على زوايا قائمة في كل واحدة منهما ثقب يقابل ثقب الأخرى، ثم «قوس الارتفاع» وهو المرسوم على ظهر المجزاة، ثم منطقة «البروج» وهي الدائرة المقسومة باثني عشر قسما غير متساوية مكتوب فيما بينها أسماء البروج. ولاستعمال الجهاز يعلق باليمين مستقبلا الشمس بجهة المشرق مع تحريك العضادة حتى يدخل شعاع الشمس من ثقب الهدفة العليا، ويخرج من ثقب السفلي ويصير ظلها ساترا لجميع العضادة السفلي. فما وقع عليه طرف العضادة من الأجزاء فهو الارتفاع. وهناك أنواع أخرى من الإسطرلاب مقسمة بالأصابع بدل الدرجات.

أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 169- 170.

(42) خير الله طلفاح، كنتم خير أمة أخرجت للناس، بغداد 1977، ج 2، ص 143.

(43) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 258.

(44) أنور عبد العليم، الملاحة وعلوم البحار، ص 176.

(45) المصدر نفسه، ص 176-178.

(46) المصدر نفسه، ص 181-207.

(47) المصدر نفسه، ص 181-207.

(48) المصدر نفسه، ص 181-207.

(49) لمزيد من التفاصيل-انظر المصدر نفسه.

(50) ابن ماجد، الفوايد، ورقة 58 ظهر.

(51) انظر فصل القوى البحرية، فصل السفن، وإن كنت أميل إلى أن هؤلاء المقاتلين لم تكن وظيفتهم الدفاع عن السفينة فقط، بل كانت توكل إليهم مهمات ملاحية أخرى لأن عددهم كان كبيرا مما يزيد من تكلفة الرحلة على السفينة. فمن غير المنطقي أن يحتفظ بهم لمواجهة قرصان ربما يصادفونه أو لا يصادفونه.

(52) بحر بربرا هو خليج عدن.

(53) الفرسخ عند البيروني أربعة أميال، والميل عند ناصر خسرو 3, 4 آلاف ذراع، الفرسخ 9000 ذراع، وعند الدمشقي وياقوت 3 أميال، والميل 4000 ذراع.

البيروني تحقيق ما للهند، ص 141، ناصر خسرو، سفرنامه، ص 135. الدمشقي، نخبة الدهر، ص 135، ياقوت، معجم البلدان، ج 1، ص 35.

(54) بزرك، عجائب الهند، ص 85.

(55) ماركو بولو، الرحلة، ص 327.

(56) ابن خرداذبة، المسالك، ص 60.

(57) بزرك، عجائب الهند، ص 98.

(58) ماركو بولو، الرحلة، ص 321.

(59) راجا لقب، وفيشالجاد أحد الحصون البحرية بالهند.

(60) Mookerji, R. K, Indian Shipping, p. 143.

(61) البيروني، تحقيق ما للهند من مقولة، ص 148.

(62) الأستاذ قاضي أظهر المباركوري «من النارجيل إلى النخيل»، ثقافة الهند، مجلد 16 يوليو 1965، عدد 3، ص 34-35.

(63) جوزيرات هي كجرات.

(64) يذكر مترجم رحلة ماركو بولو في تحليله لظاهرة انتشار القرصنة بهذا الساحل أن هذا العدد الجم من الموانئ الصغيرة والرؤية التي لا يحجبها شئ على امتداد الشاطئ والساحل المرتفع الموائم للرؤية البعيدة كانت كلها عوامل جعلت هذا الساحل لأن يكون قاعدة للقرصنة. ويبدو أنه منذ أقدم العصور كانت تتملك السكان في هذا الساحل أقوى الميول إلى القرصنة. ماركو بولو، الرحلة، ص 320.

(65) المصدر نفسه، ص 316-320.

(66) فاكنور هي باكنور وهي اليوم باركو (Barcur)، حسين مؤنس، ابن بطوطة، ص 173.

(67) ابن بطوطة، الرحلة، ص 373- 374.

(68) المصدر نفسه، ص 404.

(69) من المعروف أن التماسيح من زواحف المياه العذبة ولا تعيش في المياه المالحة وربما اختلط عليه الأمر بين التماسيح وأسماك القرش التي توجد في المحيط الهندي.

(70) يقصد القراصنة الذين يركبون البوارج.

(71) صورة في منتهى القتامة لمن يعايشها فهي تدلنا على مدى الخطر الكامن في هذه المنطقة وإن كنت أميل إلى القول إن تلك الصورة فيها شئ من المبالغة لأن سيلان كانت مملكة معروفة ووصلتها سفارات من مختلف البلاد.

(72) بزرك، عجائب الهند، ص 86.

(73) ابن بطوطة، الرحلة، ص 394-395.

(74) لم تتمكن من التوصل إلى طريقة إعلام أهل الأسرى لطلب الفدية خصوصا أنهم من بلاد مختلفة وبعيدة.

(75) وثيقة رقم 1، الملحق.

(76) بحر كردع يقع بين الجزر الإندونيسية، وربما ما يعرف الآن ببحر جاوة، حيث يسبقه في المسعودي بحر كلا (الملايو) وبعده بحر الصنف.

(77) المسعودي، مروج الذهب، المطبعة البهية، ص 166.

(78) بدر الدين، العلاقات بين الصين والعرب، ص 166.

(79) Jones. W.J. The Travels of Ludovico.. . , p.154.

(80) Esq. J.E, On the Native Vessels of India and Ceylon, 1834. p. 112.

(81) على سبيل المثال فسدت الملاحة الهندية في كجرات بعد السلطان محمد البهمني عام 896 هـ / 1490 م بسبب ضعف خلفائه والفوضى والاضطرابات التي سادت البلاد، مما أدى إلى سيطرة القراصنة بقيادة بهار الكيلاني على موانئ كجرات الشهيرة واستيلائهم على أموال التجار وبضائعهم، ولذلك بذل السلطان محمود مجهودا كبيرا في القضاء على هذه الفوضى، فأعد ثلاثمائة سفينة، وقضى على القراصنة، وألقى القبض على رئيسهم.

وتتضح قوة القراصنة من حجم الأسطول الذي أعد للقضاء عليهم.

محمد إسماعيل، تاريخ الصلات بين الهند والبلاد العربية، ص 166.

هوامش الفصل الثالث

(1) ربما طاف بخاطر أحد تساؤل وهو لماذا لم تؤد وسائل النقل في البحر المتوسط هذا الدور في خلق كيان ثقافي متقارب ؟

ونرى ردا على هذا الخاطر أن الرحلة في المحيط الهندي هي أطول رحلة عرفها الإنسان. فلم يعرف في تاريخ البشرية رحلات مستمرة طوال قرون عدة يستمر فيها بعض الرحلات بين بلدان معينة مدة لا تقل عن عام وربما تبلغ ثلاثة أعوام. فمن الطبيعي أن يحدث نتيجة هذا قدر من الاحتكاك والتفاعل الحضاري.

وأمر آخر هو أن القوى السياسية في المحيط الهندي كانت قوى سلمية، فلم يحدث صراع أو حروب بينها، بل كان المحيط محيط أمن وسلام تواصلت أطرافه بالتجارة والمصاهرة بين شعوبه. إلى جانب أن ديانات وعقائد شعوبه تحض على المحبة والسلام بعكس البحر المتوسط الذي برزت فيه القوى الصراعية الطامعة في السيطرة على مختلف البقاع. فبدلا من الاحتكاك الحضاري حدث الصراع الحربي نتيجة الأطماع الأوروبية، وحدث الصراع بين الغرب والشرق.

(2) من هذا مثلا ما ذكره القزويني ونصه: «منها جبل المغناطيس في هذا البحر (القلزم) يوجد فيه المغناطيس الذي يجذب الحديد والمراكب المستعملة في هذا البحر لا يجعل فيها شئ من الحديد خوفا من أن يجذبها المغناطيس».

انظر عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، (بيروت، 1973)، ص 173.

(3) صنع أحد الباحثين بمساعدة الحكومة العمانية سفينة مخيطة تشبه سفن المحيط الهندي

القديمة طول عارضتها 52 قدما، وقام بصنعها اثنا عشر فردا استمروا في العمل حوالي أربعة أشهر، وقامت تلك السفينة برحلة لإعادة ذكرى رحلات السندباد، وذلك عام 1980. ويدل هذا على أن صناعة هذا النوع من السفن لم يكن عملا سهلا.

تيم سفرين، رحلة السندباد، عمان، 1983.

(4) المسعودي، مروج الذهب، (المطبعة البهية، 1346 ه) ج 1، ص 101.

(5) نسبة الملوحة في بعض البحار:

البحر المتوسط تتراوح نسبة الملوحة فيه ما بين 37, 39 في الألف.

البحر الأحمر تتراوح نسبة الملوحة فيه ما بين 37, 41 في الألف.

الخليج العربي تتراوح نسبة الملوحة فيه ما بين 37, 38 في الألف.

بحر العرب تتراوح نسبة الملوحة فيه ما بين 30, 32 في الألف.

بحر الصين تتراوح نسبة الملوحة فيه ما بين 25, 35 في الألف.

محمد شريف، جغرافية البحار والمحيطات، القاهرة 1964، ص 74- 75.

(6) الجلبة جمعها جلبات وهي نوع من السفن، ويبدو أنها سميت بهذا الاسم لأنها تجلب البضائع والناس.

(7) البحر الفرعوني هو البحر الأحمر. وأعتقد أن اسم الفرعوني أطلق عليه نسبة إلى فرعون موسى الذي غرق فيه كما تذكر النصوص الدينية.

(8) ملفقة: ضمت قطعة منها إلى أخرى.

(9) النارجيل: جوز الهند.

(10) ابن جبير، الرحلة، ص 47.

(11) ماركو بولو، الرحلة، 58.

(12) حوراني، العرب والملاحة، ص 245.

(13) المسعودي، مروج الذهب (المطبعة البهية)، ج 1، ص 101.

(14) ماركو بولو، الرحلة، ص 269- 270.

(15) ابن منكلي (محمد)، الأحكام المملوكية والضوابط الناموسية في فن القتال في البحر، (القسم الثاني)، ص 41.

(16) الندوي، أسطول كجرات، ص 95.

(17)W.H.Moreland: The Shio of Arabian Sea... , p.68.

(18) Jones. J.W.: The Travels of Ludovico, p.152.

Mookerji, R. K. Indian Shipping, p.145.

(19)W.H. Moreland, The Ship of Arabian Sea... , p.70.

(20) حوراني، العرب والملاحة، ص 257-258.

(21) ربما يقصد بالحجارة الشعاب المرجانية.

(22) ابن بطوطة، الرحلة، ص 384.

(23) يبدو أن الشراع كان قاصرا على السفن العربية، حيث كانت السفن الهندية ذات صار أو أكثر وأشرعتها مربعة.

K.M.Panikkar, India and the Indian Ocean,(London), p.30.

في بلدة انكورفات Angkorvat بكمبوديا توجد صورة لسفينتين. للسفينة قلعان مربعان ويعود

تاريخهما إلى سنة 1125 م، وتعتبر اقدم صور لبقايا السفن بمدن المحيط الهندي.

Davidson, The Lost Cities.. . , p.185.

(24) لمزيد من التفاصيل انظر:

حوراني، العرب والملاحة، ص 263- 2745.

عمان وتاريخها البحري، ص 113- 114.

(25)Toussaint. A. History of Indian Ocean, p. 59.

(26) كان لهذا الحبل مميزات خاصة، وكان لا بد من صنعه من قشور جوز الهند الخارجية بعد نقعها في مياه البحر لا في المياه العذبة، ثم يجري دقها بمطارق خشبية لأن المطارق الحديدية كانت تضعف الألياف. وبعد ذلك تجدل باليد لأن الحبال التي تصنع بالآلة لا تكون ذات قوة كافية.

تيم سفرن، في أعقاب السندباد، عمان، 1982، ص 16-17.

ولا تزال طريقة نقع التيل والكتان والألياف مستمرة في الريف المصري وإن كانت تنقع (تعطن) في مياه الترع العذبة لعدة أسابيع.

(27) ماركو بولو، الرحلة، ص 58, 67-63.

W.H.Moreland: p.63-67.

Mookerji. R. K.: Indian Shipping, p.145.

Jones. J.W.: The Travels of Ludovico.., pp.153- 152.

لم يأت في هذا الوصف ذكر للألواح المساعدة أو الدعامات، وأعتقد أن هذا الوصف لمراكب صغيرة. فهذه الطريقة تجعل المراكب أسرع وأكثر مرونة. وأظن أنها كانت تستخدم استخداما خاصا لا أعلم طبيعته الآن، ومثل هذه المراكب كان لا يمكن إبحارها في عرض المحيط، وأظن أيضا أنها كانت لا تبتعد عن الساحل كثيرا، لأنها بهيئتها هذه دون الأضلاع المساعدة لا تحتمل عوادي المحيط.

(28)Hornell. J., Water Transport, p. 234.

وانظر أيضا ماركو بولو، الرحلة، ص 58، عمان وتاريخها البحري، ص 270.

(29)Barbosa, A Descripation of the Coasts.. . , p. 192.

(30) ماركو بولو، الرحلة، ص 270.

لم يصادفني وصف لتجديد السفن بالطريقة التي ذكرها ماركو بولو. كما أنه من غير الممكن أن يشهد ماركو بولو نفسه في المدة التي مكثها في تلك المنطقة، وهي لا تزيد عن شهور، المرات الست التي تجدد فيها السفينة لأن عملية قلفطة السفينة كانت تتم كل عام أو عامين، وربما يكون سمع هذا أو استنتجه. والمؤكد أن كلامه غير منطقي لأنه ما الداعي لبناء هيكل جديد فوق الهيكل المتآكل، حيث لن يزيد هذا من قوة السفينة، بل إنه إذا حدث عطب بالهيكل الخارجي وتسرب الماء إلى الهياكل الداخلية الأخرى فكيف يتم إصلاح الأمر. أعتقد أن هذا مستحيل، كما أن تجديد السفينة بهذه الطريقة يزيد عمق غاطسها. ومن باب أولى أن يستغل هذا العمق في زيادة حيز السفينة. ويقول تيم سفرن: «إن السفينة التي تقلفط بانتظام تعيش من ستين إلى مائة عام»، واعتقد أنه بعد هذه المدة سيكون الهيكل الأول قد تهالك تماما بحيث لا يمكن البناء حوله.

تيم سفرن، في أعقاب السندباد، ص 18.

(31) من الطبيعي أن تكون الدفة ضعيفة خصوصا أنها كانت في مراحلها الأولى. وبلا شك أنها

تطورت فيما بعد عندما اتضحت أهميتها. وربما لم يكن يعتمد عليها اعتمادا كليا في توجيه السفينة، بل كان الاعتماد على الجدافين. فنحن نعلم أنه لو جدف جدافو أحد جانبي السفينة وسكت جدافو الجانب الآخر لدارت السفينة في اتجاه هذا الجانب. وهكذا عن طريق التجديف يمكن التحكم في اتجاه السفينة. ولكن هذا لا ينفي أهمية الدفة في توفير الجهد المبذول والوقت أيضا مع الحفاظ على توازن السفينة.

(32) حوراني، العرب والملاحة، ص 261.

(33) يبدو أن رحالتنا لم يكن دقيقا في ملاحظته لأنه لا بد لسفن المحيط من مراسي حديدية، حيث إن المراسي الحجرية مهما كانت ثقيلة لا تقيد حركة المركب وسط الأمواج والتيارات البحرية، أما المراسي الحديدية فترمى على الصخور أو الشعاب المرجانية، فتشبك بها مما يتعذر معه حركة المركب. ويبدو أن المراسي الحجرية كانت للأماكن القريبة من الساحل.

(34) البالمي يعادل طول راحة الكف.

Jones. J. Winter. The Travels of Ludovico.. . , p.152.

Jones. J. The Travels of Ludovico.. . , p.152.

(35) Mookerji. R.K., Indian Shipping.. . , p.45.

(36) الدقل: اسم لجذع النخلة. وهذا دليل على المادة الأصلية للصواري.

حوراني، العرب والملاحة، ص 264.

ويسمى الدقل في البحر الحبشي وبحر الصين باسم الدولي.

المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 74.

(37) ماركو بولو، الرحلة، ص 58، ص 270.

(38) حوراني، العرب والملاحة، ص 264.

(39) Jones. J. W. The Travels of Ludovico... , p. 152.

(40) عبد الفتاح عبادة، سفن الأسطول الإسلامي وأنواعها ومعداتها في الإسلام، القاهرة، 1913، ص 10، ص 22-33.

(41) يعني ترك الأشجار لتجف بعد قطعها أنهم يمكثون فترة طويلة لأنه من المعروف أن الشجر المقطوع يحتاج لفترة طويلة حتى يجف.

(42) السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 130.

S.Maqbul Ahmed, Indo Arab Relations,(New Delhi 1975), p.85.

(43) البوشل يساوي 8 جالونات. Hirth, Chau-Ju-Kua, p.34.

(44) بلغت السفن حدا من الضخامة لدرجة أنها كانت تحمل فوقها بعض المراكب الصغيرة لتستعين بها على الإبحار في المياه الضحلة، أو الذهاب إلى الموانئ التي لا تستطيع تلك السفن الضخمة الوصول إليها لرداءة مرساها.

Jones. W.J.: The Travels of Ludovico.. . , p.135.

(45)Davidson, B., Lost Cities, p. 183.

(46) ميشيل مولات، المسالك البحرية للاتصالات، ص 9.

(47)Jones. J. W., The Travels of Ludovico.. . , p. 145.

(48) Mookcrji. R. K, Indian Shipping.. . , p. 145.

(49) أعتقد أن حالة السحب هذه كانت تتم عندما تدخل السفن الكبيرة المياه الضحلة، أو في حالة دخولها الموانئ الصغيرة أو ذات العمق البسيط. ويؤيد كلامي هذا قول ابن بطوطة في جاوة: «.. . وسافرنا في البحر فوصلنا بعد أربعة وثلاثين يوما إلى البحر الكاهل وهو الراكد، ولا ريح فيه ولا موج ولا حركة مع اتساعه، ولأجل عبور هذا البحر تتبع كل جنك من جنوك الصين ثلاثة مراكب تجدف فتجرأ»،

ابن بطوطة، الرحلة، ص 413.

(50) ماركو بولو، الرحلة، ص 270.

(51) درويش النخيلي، السفن الإسلامية على حروف المعجم، (القاهرة، 1979)، ص 29.

(52) النخيلي، السفن الإسلامية، ص 7.

(53) الطريدة نوع من سفن البحر المتوسط كانت تحمل بالخيل وراكبيها، كما كانت تستعمل في الأسفار البحرية، أي أنها استعملت كسفن حربية وكسفن تجارية. النخيلي، السفن الإسلامية، ص 90-91.

(54) ابن بطوطة، الرحلة، ص 266.

(55) كان اسم البارجة يرد مرادفا للقرصان. فالقراصنة خصوصا في سواحل الهند هم الذين كانوا يستعملون البوارج.

انظر بزرك، عجائب الهند، ص 85, 86, 97, 114.

(56) بيرة وردت عند البيروني بهذا الاسم. وكانوا يطلقون كلمة بيرة على السفن عندما تسير متعاقبة متوالية.

البيروني، تحقيق ما للهند من مقولة، ص 148، الندوي، أسطول كجرات، ص 14.

(57) النخيلي، السفن الإسلامية، ص 10.

(58) John Edye: On the Native Vessels of India and Ceylon, In J.O.R.A.S. vol. 1, p.10.

(59) ماركو بولو، الرحلة، ص 270.

(60) يقصد بالاستعمال حتى الآن نوع المركب فقط، ولكن أسلوب صناعته مختلف عن الأسلوب القديم الذي هجر من زمن غير معروف بالضبط، حيث استخدم المسمار في صناعته.

(61) عمان وتاريخها البحري، ص 135-140.

(62)Edye. J.: On the Native Vessels.. . , p. 13-12.

(63) يبدو أن الحصير كان يستعمل لحماية البضائع من البلل.

(64) Ibid, pp.13-12.

(65) عمان وتاريخها البحري، ص 143-145.

(66) المصدر نفسه، ص 141-142.

(67) المصدر نفسه، ص 147-148.

(68) ابن بطوطة، الرحلة، ص 368-369.

(69) ابن منكلى، الأحكام المملوكية، ص 254.

(70) ملفقة: ضمت قطعة منها إلى أخرى.

(71) الدرس: الدوس.

(72) الدسر: المفرد دسار شيء كالليف تشد به ألواح السفينة.

(73) يرسم النويري السكندري صورة طريفة تبين لنا العادات التي يأخذ بها نواتيّ هذا النوع من

المراكب في المحيط الهندي والبحر الأحمر خلال سفرهم أو اقترابهم من بر أو جبل فيقول: «ومن عادة الجلبة في سيرها، إذا قربت من بر عنده جبل، أن يقف بعض النواتية بقلة ويسلم على الجبل ويقول: أيها الجبل هذا مركب الناخودا سافر من البلد الفلاني يريد البلد الفلاني خاطرك معك، وربما طبخ شيئا من أرز ورمى به في البحر ويقول له: هذه ضيافتك أيها الجبل وهذا فعلهم في كل جبل يرونه، وكذلك في بحر عيذاب يجمع من التجار ما يؤكل ويرمى في البحر برسم الهدية. ومن عادتهم إذا لم يكن عندهم ريح يذبحون دجاجة سوداء أو جديا أسود، ويلطخ بدمه أصول الصواري ويبخر بالعود القماري. قال بعض التجار: رأيت نوتيا وقد أخذ السكين وهو يحارب في الهواء وحده فسألته عن ذلك. فقيل لي إنه يقاتل الريح لتخلفه عنا. وقال أيضا أقمنا جمعة وليس معنا ريح. والبحر كأنه جامد ونحن في اللجة، فأخذوا قلة مجوفة البطن وجعلوا فيها من جميع أنواع البضائع وصورها على شكل المركبة بالصواري والقلوع وعملوا في الصواري شموعا، ونزل النواتية في سنبوك وأخذوا القلة وطافوا بها في البحر سبع دورات حول المركب ثم تركوا القلة في الماء تعوم والشمع يقدبها وقالوا هذه هدية البحر»، فلم تزل القلة على وجه الماء حتى يأتي الهواء فيقوى عليها الموج فيأخذها ويمضي بها».

النخيلي، السفن الإسلامية، ص 28- 29.

(74) الكقل: شجر الدوم.

(75) ابن جبير، الرحلة، ص 46- 47.

(76) ابن بطوطة، الرحلة، ص 418.

(77) المرجع السابق نفسه.

(78)W.U.Morelan: The Ships of the Arabian... , Part(1), p.64.

(79) لا تحط أبدا وأعتقد أنه يقصد أنها لا تلف أو تطوي مثل الشراع.

(80) أسماء لأنواع من المراكب تتبع الجنك، ويبدو أنها مختلفة الأحجام وأكبرها النصفي فالثلثي فالربعي.

(81) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376- 377.

(82) يبدو أن اختلاف عدد الجدافين في الروايتين، راجع إلى اختلاف الحجم رغم أن السفينتين من نوع الجنك. وطبيعي أن يكون هناك اختلاف في حجم النوع الواحد من السفن حسب صانعيها، وأماكن صناعتها.

وعلى الرغم من أن ابن بطوطة لم يذكر حجم الجنك، ولم يرد حجمه في مصادر أخرى فلا بد من قدر من الخيال لتصور حجمه. وذلك في ضوء المعلومات التي ساقها لنا رحالتنا. وهذا التصور قابل للصدق كما أنه قابل للمناقشة، على كل إنها محاولة.

فإذا كان على حد قول ابن بطوطة إن المجداف عليه من 15 إلى 30 رجلا صفين فكل جداف يحتاج في وقفته، إلى مسافة من أربعة إلى خمسة أقدام تقريبا لكي يجدف. إذا يتراوح طول المجداف داخل المركب ما بين 28 و 35 قدما في الحالة الأولى، و 60 إلى 75 قدما في الحالة الثانية، ويكون هذا هو عرض المركب بالتقريب.

وإذا كانت السفينة بها عشرون مجدافا كالصواري، أي عشرة على كل جانب. فما هو طول الجزء البارز خارج السفينة ؟ لم يذكر ابن بطوطة كم طول الصاري الذي يختلف من سفينة إلى أخرى. وكما مر بنا فإنه يبلغ أحيانا ستين قدما طولا وأحيانا يصل إلى مائة وثلاثين قدما . فإذا

عرفنا أن الملاح في يومنا هذا يجدف بمفرده بمجداف يبلغ طوله حوالي عشرة أقدام، ولكن ذلك في قارب صغير فمن الطبيعي أن سمك مجداف القارب يختلف عن سمكه في الجنك، إذ يمكننا افتراض أن الجداف في الجنك يخصه من ثلاثة إلى أربعة أقدام فيكون طول الجزء البارز من السفينة في الحالة الأولى من 24 إلى 32 قدما، وفي الحالة الثانية من 45 إلى 60 قدما. وبإضافة طول المجداف داخل السفينة إلى طوله خارجها نجده بماثل الصاري طولا. وتقريبا يحتاج جزء المجدات البارز خارج السفينة إلى مسافة من 8 إلى 11 قدما أمامه ومثلها خلفه لحرية الحركة أثناء التجديف، وحتى لا يصطدم بالمجدات المجاور له. ومن 15 إلى 20 قدما في الحالة الثانية. إذا يكون طول وسط السفينة الذي به المجاديف يبلغ من 128 إلى 176 قدما في الحالة الأولى، وهذا نتيجة ضرب المسافة التي يتحرك فيها المجداف في عدد المجاديف، ومن 300 إلى 400 قدم في الحالة الثانية. وبإضافة طول المقدمة والمؤخرة وتبلغ كلتاهما طولا كما هو ملاحظ في أغلب السفن حوالي نصف طول وسط السفينة أو أكثر قليلا. فيكون طول الجنك في الحالة الأولى من 192 إلى 264 قدما، وفي الحالة الثانية من 455 إلى 600 قدم. وأرجح أن يكون حجم الجنك أقرب للحالة الثانية نظرا لضخامته.

(83) ابن بطوطة، الرحلة، ص 413.

(84) يبدو أن البيوت نوع من الغرف، أما المصاري فكما هو واضح فإنها تشبه الجناح بالفندق أو غرفة فخمة، حيت إنه ملحق بها مرحاض خاص وهو السنداس، أما الغرف فيبدو أنها للإقامة الجماعية. ولكن هذا مجرد رأي لأن ابن بطوطة في موضع آخر يقول: «إن تجار الصين قد اكتروا المصاري ذاهبين وراجعين. ولصهري مصرية أعطيكما لكنها لا سنداس منها.» فهناك مصاري لا يوجد بها السنداس. كما يقول أيضا: «فقلت له أريد مصرية لا يشاركني فيها أحد لأجل الجواري». فمعنى ذلك أيضا أن المصاري يمكن أن يكون فيها أكثر من واحد. ولهذا لا يمكننا وضع تحديد واضح لماهية الغرف والمصاري وإن كان واضحا أن المصاري أعلى درجة وأفخم من الغرف.

ابن بطوطة، الرحلة، ص 377.

(85) إن الزراعة على ظهر المركب تدل على ضخامة حجمه فضلا عن طول الرحلة التي يقطعها.

(86) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376- 377.

(87) يقول طرفه بن العبد في معلقته:

كأن حدوج المالكية غدوة خلايا سفين بالنواصف من دد

الحدوج مراكب النساء واحدها حدج-المالكية نسبة إلى مالك من بني ضبيعة-الخلايا السفن العظام-النواصف واحدتها ناصفة وهي موضع متسع من الأودية. وقيل هي مجاري الماء إلى الأودية-وددد-اسم المكان.

أبي بكر محمد بن القسم الانباري. شرح القصائد السبع الطوال الجاهليات. تحقيق عبد السلام هارون-القاهرة 1980، ص 175.

(88) حبيب الزيات «معجم المراكب والسفن في الإسلام»، مجلة المشرق، السنة 43 كانون 1949، ص 333.

ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، دمشق 1945، ص 30.

(89) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 341.

(90) John. E, On the Native Vasels... , pp.12-11. Toussaint, A History of the Indian Ocean, p. 56.

(91) John. E., On the Native Vassels... , pp.. 12- 11. Toussaint. A History of the Indian Ocean, p.56.

(92) Ibid, p.13.

(93) Ibid, p.13.

(94) بزرك، عجائب الهند، ص 39-40.

(95) عمان وتاريخها البحري، ص 153.

(96) الزور بمعنى القارب. والعرب تقول لكل مفرد تو ولكل زوج زو. والزو القرينان من السفن وغيرها. وجاء زوا إذا جاء هو وصاحبه.

النخيلي، السفن الإسلامية، ص 58.

(97) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376-377.

(98) ابن بطوطة، الرحلة، ص 376-377.

(*) واضح أن سعة هذا النوع من السفن مبالغ فيها. فإذا كانت السفينة منحوتة من خشبة واحدة، فهذا أمر قابل للنقاش. إن ارتفاع الشجر العالي يبلغ حوالي مائة وثلاثين قدما. ومن المعروف أن ساق الأشجار يختلف في سمكه عند الجذع حيث يكون أسمك منه عند القمة. فإذا أخذنا أطول جزء يكون متجانسا في السمك والاستقامة إلى حد ما فربما وصل الطول إلى مائة قدم. وإذا افترضنا أن محيط الشجرة يبلغ اثني عشر قدما أو أزيد قليلا، لأنه من المعروف أن الأشجار مستقيمة الجذع والساق العمودية المستقيمة يكون جذعها أقل سمكا من الأشجار كثيرة الأفرع. ولنفترض جدلا أن محيط الشجرة يصل إلى ثلاثين قدما فإن البعد بين جانبي السفينة بعد تجويفها سيكون حوالي سبعة أقدام، أي أن مسطح السفينة من أعلى يبلغ حوالي 700 قدم، لأن قاع السفينة سيكون أقل طبعا. وهذا المسطح لا يسع مائة وخمسين رجلا. لأن الرجل يحتاج على الأقل لحوالي اثني عشر قدما لكي يقف أو يجلس دون حركة. وأرى أن العدد ربما كان خمسة عشر رجلا. والخطأ إما مطبعي وإما من ابن الوردي أو ممن نقل عنه الحكاية. وقد كان ابن الوردي صادقا حين سرد هذا الخبر مسبوقا بقوله (يحكى)، أي أنه لم يشاهد.

(99) ابن الرودي (سراج الدين ابن حفص)، خريدة العجائب وفريدة الغرائب، مصر، 1280 هـ، ص 80.

(100) يبدو أن السنبوق لأنه كان أكثر انتشارا فقد كان أكثر شهرة. فقد لاحظت أنه إلى الآن مازالت تتردد أغنية شعبية على سواحل البحر الأحمر التيمة الرئيسة فيها أو المذهب تتحدث عن السنبوق.

(101) Witer J: The Travels of Ludovico.. . , p. 154, Kunud R.: Indian.Shipping.. . , p.145.

(102) ابن بطوطة، الرحلة، ص 126 , 169 , 172.

(103) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 348-349.

(104) ابن بطوطة، الرحلة، ص 126 , 169 , 172.

(105) عمان وتاريخها البحري، ص 131 , 146.

(106)Kunud. R. Indian Shipping.. . , p. 145.

(107) عمان وتاريخها البحري، ص 147-148.

(108)S.D.Goitein: The Eyewitness Reports.. . , p.253.

(109) عمان وتاريخها البحري، ص 132.

(110) ابن يامن ملاح مشهور من أهل هجر ورد اسمه أكثر من مرة في الشعر فذكره الأعشى

أيضا.

فلما استقلت قلت نخل ابن يامن أهن أم اللاتي تربت يترب

وهو يقصد بنخل ابن يامن، سفين ابن يامن، وشبه سفنه بالنخل في علوها وتربت (تربى) يترب، يغتني ويفتقر وهو من الأضداد. ديوان الأعشى، بيروت، 1974، ص 251. حباب الماء: الموج، الحيزوم: الصدر يقال له حيزوم وحزيم، والشطرة الأخيرة من البيت الثاني يشبهها بلعبة يلعبها الأطفال بأن يخبئوا شيئا في التراب ثم يقسموه باليد.

ابن الأنباري، شرح القصائد الطوال، ص 135.

(111) ابن بطوطة، الرحلة، ص 369.

(112) الغراب: نوع من المراكب أخذه العرب عن القرطاجنيين والرومان وغيرهم من أمم البحر المتوسط. وقد سمي بذلك لأن مقدمه يشبه رأس الغراب أو الطائر ويسير بالشراع أو المجاديف التي يبلغ عددها مائة وأربعين إلى مائة وثمانين مجدافا.

ابن منكلى، الأحكام المملوكية، ص 263، سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 359.

(113) ابن بطوطة، الرحلة، ص 368-369.

(114) الذراع البلدي يعادل 58,0 من المتر، والمعماري يعادل تقريبا 75,0 من المتر. أبي دلف الرسالة الثانية، تحقيق بطرس بولغاكوف، ترجمة محمد منير موسى، القاهرة، ص 40.

(115)K.M.Panikkar, India and the Indian Ocean

(116) سعاد ماهر، البحرية في مصر الإسلامية، ص 364، عمان وتاريخها البحري، ص 123.

(117) ابن بطوطة، الرحلة، ص 377- 378.

(118) المصدر نفسه، ص 387, 404.

(119) عمان وتاريخها البحري، ص 153.

(120) المصدر نفسه، ص 153.

(121) لاحظت أن هذه التسمية ما زالت تطلق إلى الآن على القوارب الصغيرة في منطقة البحر الأحمر، أو القوارب المعلقة على جوانب سفن الصيد الكبيرة.

(122) عمان وتاريخها البحري، ص 105.

(123) محمد أنور شكري، العمارة في مصر القديمة، القاهرة، 1970، ص 212.

أحمد فخري، الأهرامات المصرية، القاهرة، 1982، ص 22-23.

هوامش الفصل الرابع

(1) يرتكز النشاط التجاري في رأينا على محاور أربعة: 1- وسيلة النقل ومدى ملاءمتها-2- الموانئ ومدى صلاحيتها للحركة الملاحية-3- السلع ومدى قابليتها للتداول-4- أسلوب التعامل مع التجار.

(2) المقريزي (تقي الدين احمد)، الإلمام بأخبار من بأرض الحبشة من ملوك الإسلام، مصر، 1895، ص 35. ياقوت (شهاب الدين بن عبد الله)، معجم البلدان (ثمانية أجزاء)، مصر، 1956، ج 8، ص 128.

(3)Davidson, The African Past, p. 101.

(4) Mathew G. Chinese Porcelain in East Africa and on the Coast of South. Arabia in Oriental Art 1956, vol. ll., U.S.A. p.52.

(5) Coupland, East Africa and its invaders, p.37.

بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 241.

(6) Davidson, The African Past, p. 101.

(7) ابن بطوطة، الرحلة، ص 169.

(8) Barbosa. D, A Description of the Coasts of the East Africa And Malbar in the Beginning of 16th Century, U S.A. 197, p.p.13-12.

(9) Barbosa, A Description of the Coasts of the East Africa, p.p.13-12.

(10) سعيد علي المغيري، جهينة الأخبار في تاريخ زنحبار، تحقيق عبد المنعم، القاهرة، ص 86.

(11) ذكرها الإدريسي مومباسا وصحة الاسم منبسة.

قائمة الأعلام الجغرافية التي حققها مجمع فؤاد الأول للغة العربية، القاهرة، 1939، ص 3.

(12) الإدريسي، نزهة المشتاق، ص 32.

(13) المصدر نفسه، ص 32.

(14) A.Strong, A History of Kilaw, in, J.A.S. April, 1895, p.411.

(15) حسن أحمد محمود، الإسلام والثقافة العربية في أفريقيا، القاهرة 1963، ص 438.

(16ط) ويطلق عليها المؤرخون سفالة الزنج ويدين أهلها بالإسلام، وتقع جنوبي خط الاستواء (موزمبين). وهي مدينة دائبة الحركة وكانت أسواقها تعج بالذهب والنحاس والحديد المستجلب من المناجم الداخلية.

الإدريسي، نزهة المشتاق، ص 35، المقريزي، الإلمام، ص 23.

كما يذكر جيان أن إقليم سفالة (Safala) تمتد سواحله فيما يلي نهر الزمبيز جنوبا.

وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن أفريقية الشرقية.

جيان، ربان سفينة، نقله إلى العربية ملخصا الأمير يوسف كمال، القاهرة، 1345 هـ / 1927 م، ص 444. Richard W., African Civilization before the Batuuree p.40.

ويذكر القزويني طريقة التجارة بسفالة: «يحمل التجار إليها الأمتعة ويضعونها في أرض قريبة منهم ويرجعون، ثم يأتي أهل سفالة ويتركون ما يوازي قيمة المتاع من الذهب بجانبه». القزويني (زكريا بن محمد)، آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت ص 44.

(17) Coupland, East Africa and Its invaders pp.29-27, G.S.P. Freeman, The Medieval History of the Coast of Tanganyika, Berlin, 1962p.88.Martin A. Klein, Respective on the African past, p.326. Neville Chittect Kilawa on Islamic Trading City on the East African Coast, 1974, p.239.

(18) Chittect. N., Kilwa on Islamic Trading, p.240.

(19) Chittect N., Kilaw on Islamic Trading City, pp.238-239.

(20) Freeman. G, the Medieval Trad, p.326.

(21) ماركو بولو، الرحلة، ص 329.

(22) المصدر نفسه، ص 327.

(23) زنجبار أصلها بر الزنج، المغيري، جهينة الأخبار، ص 15.

(24) الدمشقي (شمس الدين أبو عبد الله)، نخبة الدهر في عجائب البر بطربورغ، 1864، ص 162.

(25) بازل دافيدسون، أفريقيا تحت أضواء جديدة، ص 264.
(26) دليل ثراء من يعمل بالتجارة في أن أحدهم خاطب المقدسي بقوله: «أخشى إن دخلت عدن فسمعت أن رجلا ذهب بألف درهم فرجع بألف دينار، وآخر دخل بمائة دينار فرجع بخمسمائة، وآخر بكندر فرجع بمثله كافورا طلبت نفسك التكاثر.. . فلما دخلتها سمعت أكثر مما قاله».
أ-الكندر نوع من السفن.
المقدسي (شمس الدين)، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، 1909، ص 97.
(27) فضلا عن هذا الموقع المهم فإن رعاية مصر لعدن وعلاقتها الطيبة بحكامها جعلتا عدن تتمتع بما لم تحظ به موانئ أخرى مقابلة لها على الخليج، مثل: جيبوتي، وزيلع، وبربرة.
(28) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ليدن، 1916، ج 1، ص 56-57.
(29) العمري، (ابن فضل الله)، مسالك الأبصار في ممالك الإبصار، مخطوط رقم 4376. دار الكتب، ج 5، ورقة 98 وجه.
القلقشندي (أبو العباس احمد)، صبح الأعشى، ج 5، ص 20.
(30) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ص 58.
(31) نعيم زكي فهمي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب أواخر العصور الوسطى، مصر، 1973، ص 137-138.
(32) اندرو ويليامسون، صحار عبر التاريخ، وترجمة محمد أمين عبد الله، عمان، 1979، ص 9، 10.
(33) نوال حمزة الصيرفي، النفوذ البرتغالي في الخليج العربي في القرن العاشر الهجري / السادس عشر الميلادي، الرياض، 1983، ص 37- 38.
(34)R.Guest, ‘’ Zufar in the Middle Ages in Islamic Culture 1935, vol. 9, p.407.
عمان وتاريخها البحري، ص 41.
ماركو بولو، الرحلة، ص 340.
(35) المصدر نفسه، ص 349-341.
ابن بطوطة، الرحلة، ص 180.
(36) عبد الرحمن عبد الكريم العاني، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، (عمان، 1981)، ص 30- 31.
(37) عبد الرحمن عبد الكريم العاني، دور العمانيين في الملاحة والتجارة الإسلامية حتى القرن الرابع الهجري، (عمان، 1981)، ص 30- 31.
(38) عادل الألوسي، تجارة العراق البحرية مع إندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري، (العراق، 1984)، ص 76.
(39) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 121.
(40)E.shtor, A Social and Economic History.. . , p167.
(41) لمزيد من التفاصيل عن سيراف انظر:
ابن حوقل (أبى القاسم) صورة الأرض، الطبعة الثانية، القسم الأول، ليدن، 1967، ص 281- 282، ابن البلخي، فارس نامة، تحقيق ليسترانج، كمبردج، 1921، ص 136 - 137.
نعيم زكي، الطرق التجارية، ص 131، الألوسي 2، تجارة العراق البحرية.
(42) S.D.Goitein: The Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish(Qais)Against Aden,

in(B.S.O.A.S.)No 16,1954, p.247 ''Commercial. Relations'', Translated by ''Soeyeed U'' p285.

(43) نعيم زكي، الطرق التجارية، ص 131.

(44)Sir Arnold T. Wilson: The Pesian Gulf, Oxford, 1928, p. 105.

(45) Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p/p. 43- 41.

(46)Arnold T., The Persian Gulf.. . , p.p.. 106- 105.

(47) Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p. 44.

(48) يقصد بالبحر هنا الخليج الإسلامي.

(49) ابن البلخي، فارس نامة، ص 15.

(50) يلاحظ أن سيراف كانت داخل الخليج ثم حل محلها قيس قرب مدخل الخليج، وحل محل قيس هرمز على مدخل الخليج.

(51)«وحسبك بلاد الهند. ففي بحرها الدر وفي برها الذهب وفي جبالها الياقوت والماس وفي شعابها العود والكافور ومن حديدها سيوفنا. وبها معادن الحديد والزئبق والرصاص. ومن بعض نباتها الزعفران. وفي بعض أوديتها البلور. خيراتها موفورة وأسعارها رخيصة».

العمري، مسالك الأبصار، ج 5، ورقة 3 وجه.

(52) أطلق عليها ماركو بولو اسم جوزيرات. ماركو بولو، الرحلة، ص 321.

وجد البرتغاليون عند قدومهم نفوذا قويا للمسلمين في كجرات بحيث إن ملوك أو أمراء كجرات أرسلوا إلى مصر لتكوين أسطول جديد لمقاومة البرتغاليين.

سيدي ريس، مرآة الممالك، استنبول، 1313 م، ص 27.

(53) ماركو بولو، الرحلة، ص 321.

(54) يطلق عليها ابن بطوطة كنباية. ابن بطوطة الرحلة، ص 367.

(55) ابن بطوطة، الرحلة، ص 367.

(56) إن استيراد كمباي للقطن هنا أمر مشكوك فيه، حيث إن الهند منطقة إنتاج رئيسة للقطن، وربما يكون المقصود منسوجات قطنية.

(57) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 171.

(58) حدثت بها الموقعة الشهيرة بموقعة ديو البحرية (915 هـ / 1509 م) التي حسمت الأمر تقريبا لصالح البرتغاليين ضد المماليك في مصر وحلفائهم من بعض أمراء الهند ومنهم حاكم ديو.

زين الدين (الشيخ)، تحفة المجاهدين في بعض أحوال البرتغاليين، لشبونة، 1898 / ص 40- 41.

(59) يذكر باريوسا أن ديو كانت تصدر الخيول، وكما نعرف فإن الهند كانت تستوردها من شبه الجزيرة العربية. وما شاهده باريوسا في الغالب هو سوق ترد إليها منتجات العالم المختلفة ويأتيها التجار من الشرق ومن داخل الهند نفسها.

Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p . 59.

(60) Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p.p.61- 59.

نعيم زكي، التجارة الدولية، ص 171.

(61) بعد استيلاء البوكرك على جوا عام 1509، أبلغ مولاه ملك البرتغال أنه عرض على السيف كل عربي مردفا بذلك بقوله: «حيثما أمكن العثور على عربي كان إفلاته من يده من المحال، وأنه كان يملأ بهم المساجد ويضرم فيها النار».

بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية ص 46.

وهذا خير شاهد على ماهية الاستعمار الأوروبي وهو لا يختلف في شيء عما فعله التتار.
(62) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 172.
(63) أطلق عليها ابن بطوطة قاليقوط.
(64) يذكر ابن بطوطة سببا وجيها لازدهارها وهو أنه عندما ينكسر مركب في بلاد المليبار فإن حمولة المركب المنقذة يذهب للمخزن، أي للحاكم إلا في كاليكوت فإن كل صاحب بضاعة يأخذها، ولذلك عمرت وكثر تردد الناس عليها.
ابن بطوطة، الرحلة، ص 378.
(65) الأستاذ أبو الصلاح «كيرالة القديمة والعرب»، (ثقافة الهند، مجلد 13، يناير 1962)، ص 11.
(66) ابن بطوطة، الرحلة، ص 378.
وقدم الرحالة عبد الرازق السمرقندي صاحب مطلع السعدين ومجمع البحرين والذي زار كاليكوت في النصف الثاني من القرن الخاص عشر الميلادي وصفا حيا لها فقال. «هي مدينة كبيرة متمدينة يوجد فيها عدد كثير من التجار من شتى نواحي العالم، مثل: الصين، والهند، والحبشة، وفارس، وسيلان وغيرها. وفيها عدد كبير من المسلمين وهم من سكان البلدة وقد بنوا فيها مسجدين بإذن ملك كاليكوت، وعين الملك للمسلمين قاضيا يحكم بينهم فيما يخص أمور دينهم. ويسود الأمن في بقاعها حتى أن التجار يتركون أمتعتهم في السوق أينما شاءوا تحافظ عليها الحكومة وتراعيها. وكان ثغر المدينة لا مثيل له في النشاط التجاري وازدحام النجار من سائر أرجاء العالم».
أبو الصلاح، كيرالة القديمة، ص 11- 12.
(67) تقع كولام أو كولم Colam في ترافنكور Travancore الآن.

Nadwi., Muslim Colonies.. . , p.483.

(68) ابن بطوطة، الرحلة، ص 379.
(69) ابن بطوطة، الرحلة، ص 379.
(70) كان نظام صيد اللؤلؤ نظاما غريبا أيضا فكان صيادو اللؤلؤ يصيدون طوال الأسبوع لحسابهم، عدا يوم الجمعة فهو لحساب مالك المركب. وفي نهاية موسم اللؤلؤ يقضون أسبوعا يتعاونون فيه على الصيد لحساب هذا التاجر.

Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p170.

(71) حدثت بهذا الميناء معركة حربية تحمل اسم الميناء بين الأسطول المملوكي بقيادة الأمير حسين وأسطول البرتغال بقيادة «الميديا الصغير». وقد انتصر الأسطول المملوكي الذي تعاون معه أسطول ديو بقيادة حاكمها. وكان هذا عام 914 هـ / 1508 م.
نعيم زكي-طرق التجارة-ص 172.
(72) ساحل كروماندل هو ما أطلق عليه ابن بطوطة اسم المعبر، الرحلة، ص 399.
(73) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 174.
(74) ماركو بولو، الرحلة، ص 307.

(75) Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p. 174.

(76) الدمشقي، نخبة الدهر، ص 159- الأدريسي، نزهة المشتاق، ص 37- 38. ماركو بولو، الرحلة، ص 284.
يذكر باربوسا أن الذهب والفضة يحققان في سرنديب ربحية عالية عن أي مكان آخر.

Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p.170.

(77) يبدو أن هذا التعنت في وصف ماركو بولو لهؤلاء بالجبن والذل لأنهم على حد قوله: إذا أوجبت الظروف الاستعانة بجند استعانوا بجند مسلمين من الدول المجاورة.

(78) ابن بطوطة، الرحلة، ص 395.

(79) الدمشقي، نخبة الدهر، ص 860.

(80) التانبول هو القات أو شيء شبيه بذلك.

حسين مؤنس، ابن بطوطة ورحلاته تحقيق ودراسة وتحليل، القاهرة، 1980، ص 99.

(81) لا يستطيع ركاب السفن النزول بالجزيرة الرئيسة إلا بإذن من السلطان. ابن بطوطة، الرحلة، ص 388.

(82) من المعروف أن الليف لا يدبغ، وأن الدباغة قاصرة على الجلود فقط. وأما العملية الخاصة بالليف والاتيال فتسمى التعطين، حيث يعطن بتركه في المياه حتى يتعطن، وهي العملية التي وصفها ابن بطوطة بالدباغة.

ابن بطوطة، الرحلة، ص 383- 384.

(83) جاء ذكرها عند المؤرخين العرب كالدمشقي وابن خرداذبة باسم جزيرة الرامني أو الرامي. ويقول عنها ابن خرداذبة: «وبعد سرنديب جزيرة الرامي.. وفي البحر ناس بيض يلحقون المراكب سباحة والمركب في سرعة الريح يبيعون العنبر بالحديد يحملونه في أفواههم».

ابن خرداذبة، المسالك، ص 65، الدمشقي، نخبة الدهر، ص 153.

(84) ماركو بولو، الرحلة، ص 284.

تذكرنا تلك الفقرة التي كتبها الرحالة الأوروبي بدور العرب التجاري في أنحاء المحيط، فهم أينما وجدوا نشطت التجارة وازدهرت البلاد التي يتاجرون معها.

ولم يكن العرب جالبين للسلع التجارية فقط، ولكن جلبوا معهم ديانتهم وحضارتهم، وكانوا من البساطة والأمانة مما جعل أهل البلاد الذين يحتكون بهم يعتنقون ديانتهم ويتمثلون ثقافتهم. والفرق يبدو واضحا في جزيرتنا هذه في مدى التمثل الحضاري بين ساكني الموانئ، حيث اختلط بهم العرب، وساكني الجبال الذين لم يختلط بهم العرب.

(85) ملاكة هي الاسم الصحيح لملقا. (قائمة الأعلام الجغرافية، ص 34. ويصل بوغاز ملاكة بين بحر الصين والمحيط الهندي. (جيان، وثائق تجارية)، ص 441.

ويذكر صاحب حوليات الملايو أن العرب سموها ملقا أي ملتقى التجار من كل مكان.

محمد نخعي الحاج أحمد، نشاط الملايو التجاري في الفترة من القرن الخامس عشر الميلادي إلى القرن التسع عشر الميلادي، رسالة ماجستير غير منشورة، دار العلوم، القاهرة، 1977، ص 102.

(86) لأهمية ملاكة توجه إليها البوكرك بنفسه على رأس أسطول من ثماني عشرة سفينة أقلع من كوتشين، ووصل أمام ملقا في عام 917 هـ / 1511 م. وهناك أقدم على إحراق السفن التجارية التي يملكها كل من العرب وتجار كمباي المسلمين والراسية في الميناء، وأبقى على المراكب التي لا يملكها المسلمون.

انظر، بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ص 48.

(87) جزر الهند الشرقية وإندونيسيا تسميتان لمسمى واحد هو الجمهورية الإندونيسية اليوم التي تشمل نحو ثلاثة آلاف جزيرة تمتد بين أستراليا وآسيا. ويعني اسم إندونيسيا بالضبط «الجزر الهندية»، وقد استعمل للمرة الأولى من قبل أحد العلماء الألمان سنة 1302 هـ / 1884 م. وقد

اختارت الحركة القومية الإندونيسية هذه التسمية كاسم رسمي للجمهورية الإندونيسية سنة 1362 هـ / 1945 م، وفضلت على اسم نيوسانتارا الذي يعني العالم الخارجي أو الجزر الأخرى. وكانت التسمية الأخيرة تستعمل في النصوص الجاوية في القرن الخامس عشر الميلادي، ثم استخدمه بعض العلماء الهولنديين في أوائل القرن العشرين ليدللوا على مجموعه جزائر الهند الشرقية.

فيصل السامر، الإسلام في إندونيسيا، ص 479.

Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p.p.192- 191.

(88) القزويني (زكريا محمد)، آثار البلاد وأخبار العباد، بيروت، ص 29.

ابن بطوطة، الرحالة، ص 409.

(89) حكي أن صانعا اتخذ ثوبا من الديباج عليه صورة لسنابل قمح وقفت عليها العصافير، فعرضها الملك على أرباب الخبرة فاستحسنوها إلا واحدا قال: «العصافير إذا وقفت على السنابل أمالتها وهذا المصور عملها قائمة لا ميل فيها».

القزويني، آثار البلاد، ص 54- 55.

(90) بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130.

(91) أكد كل من ماركو بولو وابن بطوطة على عظمة ميناء زيتون، ولكن ماركو بولو بالغ في حجم كمية الفلفل الموجودة مقارنا بينها وبين الإسكندرية. وهذا بعيد عن الواقع لأنه من المعروف أن الصين ليست المنتج الوحيد للفلفل في المحيط الهندي، بل يشاركها في ذلك أغلب الجزر الآسيوية والهند. كما أن تلك الدول المنتجة للفلفل لا تستورد الفلفل من دول أخرى. فلديها اكتفاء ذاتي. إذا تبقى دول استيراد الفلفل وهي دول الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ومصر، ولكن هذه الدول جميعها تستهلك قدرا ضئيلا لأن المستهلك الرئيس للفلفل في أوروبا. ولما كانت النسبة الكبرى تصدر عن طريق الإسكندرية التي يصلها فلفل الصين، وكذلك فلفل جميع دول المحيط الهندي المنتجة له. وبما أن السلعة الموجودة بميناء الزيتون بالصين ستصدر بحرا لا برا فإنها لا بد من أن تذهب كلها أو أغلبها إلى الإسكندرية بالإضافة إلى المنتج المصدر من باقي مناطق المحيط الهندي. إذا ليس من المعقول أن يتضاءل حجم الفلفل في الإسكندرية ليكون بنسبة 1 ٪ من حجمه في ميناء الزيتون.

أما لماذا ذهب ماركو بولو هذا المذهب فإنه ربما صادف وجوده في الإسكندرية ميعادا غير مواعيد تصدير الفلفل، فلم ير كميات كبيرة منه. وبالمثل كان وجوده في الزيتون في موعد تصديره فرأى كميات كبيرة. ثم إن اتخاذه الإسكندرية كمدينة للمقارنة لدليل على شهرة وعظمة الإسكندرية في مجال التصدير في ذلك الحين.

(92) ماركو بولو، الرحلة، ص 265. ابن بطوطة، الرحلة، ص 417، بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130.

(93) ابن بطوطة، الرحلة، ص 417.

(94) يسميها ابن بطوطة الخنسا وهي اليوم ميناء كانتون. (الرحلة، ص 417). بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 129.

ويذكر السيرافي أن أهل خانفو يلجأون أحيانا إلى كسر السفن الواردة أو حرقها لكي يقيم التجار فترة أطول. ولم يعطنا السيرافي سببا لهذا وإن كنت أعتقد أنه في ظل إقامة التجار لفترة طويلة يمكّن من حدوث انتعاش اقتصادي، وإن كنت استبعد قول السيرافي لأن هذا يمكن أن ينفر التجار

من هذا الميناء.
السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 13.
(95) المصدر نفسه، ص 13، 14.

(96)Hirth, Chau-Ju-Kua, p.p. 15- 14.

(97) ابن بطوطة، الرحلة، ص 421-422.
(98) لوقين هي تونكين الحالية، بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 129.
(99) بدر الدين الصيني، العلافات بين الصين والعرب، ص 129, ، سيدة الكاشف، علاقة الصين، ص 57.
(100) ابن بطوطة، الرحلة، ص 418.
(101) يذكر بدر الدين الصيني نقلا عن فران Ferand اسم هذه المدينة فيقول: «فأما صينية الصين التي وردت في كتب العرب فهي اسم غير صيني وضع لمدينة في الصين، ويظهر أنها محرفة عن كلمة فارسية وهي «مهاجين»، كما جاء في تحقيق الأعراب لصادق الأصفهاني. و«مهما» في السنسكريتية وفي الفارسية القديمة معناه كبير. «فمهاجين» معناه «الصين الكبرى»، وصين كلان هي صين الصين أول صينية الصين في الإدريسي. فكلمة «كلان» معناها كبرى. وبناء على ما جاء في المغرب لابن سعيد أن صين الصين هي عاصمة بلاد «متري»، أي ولاية فوكين الحاضرة».
بدر الدين الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130.
(102) للتذكرة والمقارنة فقد كانت توجد صورتان متشابهتان من حيت المظهر ولكنهما مختلفتان في الجوهر: الأولى كان تجار المحيط الهندي يهادون أهل الموانئ ببعض ما يحملونه دون انتظار مقابل، والثانية كان الرجل الأوروبي يستخدم الشكل فقط وهو الإهداء، ولكن الجوهر كان لصيد الرقيق والاستعمار، وكان هذا هو السلوك السائد منه في أفريقيا وآسيا وأمريكا وأستراليا، لم يختلف السلوك أو الرجل، فكان واحدا في كل مكان وطأته أقدامه.

هوامش الفصل الخامس

(1) انظر الفصل الخاص بالطرق الملاحية.
(2) مما يدل على عظمة القاهرة ومكانتها كسوق عالمية ما يرويه طافور: «إن أحسن وأبهى وأروع شيء يراه المرء في القاهرة هو سوقها التي تعرض للبيع فيها أكداس هائلة وكميات ضخمة من شتى البضائع الواردة من الهند.. . وليس في القدرة تعداد جميع السلع التي يؤتى بها إلى هنا من الهند.. . ثم توزع في مختلف أنحاء العالم. وهنا السوق الرئيسة لجميع تلك الأنواع التي وصفتها».
طافور، رحلة طافور في عالم القرن الخامس عشر الميلادي، ترجمة حسن حبشي، مصر، 1968، ص 97.
(3) من المرجح أن ملح النشادر كان يستخدم في تجفيف وصبغ الجلود المدبوغة.

Hilmar C. Krueger, [The Ware of Exchange in the Genoese African Traffic of the Twelfth Century in Journal of Medieval Studies, vol. XII. 1937, P.87.

(4) . S.D. Goitein; Studies in Islamic History and Institutions, Leiden, 1968, pp.340- 339

(5) Ibid, p.340.

(6) S.D. Goitein, Studies in Islamic History.. . , p.341.

(7) لمزيد من التفاصيل حول شهرة مصر في النسيج انظر:
شوقي عبد القوي عثمان، العلاقات التجارية بين مصر وأفريقيا.
(8) انظر موريس لومبارد، الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، ترجمة عبد الرحمن حميدة.
(9). G.S.P.Freeman, The Medieval History.. . , p . 35.
(10) يذكر السيرافي «بأن دنانير السند كانت تباع في الهند الدينار بثلاثة دنانير قديما»، أي أن التجارة في العملات أمر قديم، وأعتقد أن قيمة العملة في ذلك الوقت لم نكن تتحدد بقيمة الغطاء الذهبي لها أو بمدى قوة اقتصاد الدولة صاحبة العملة، ولكن كانت تكتسب العملة قيمتها من كمية المعدن الداخل في صناعتها ونوعه.
السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 147.
(11) G.S.P. Freeman, The East African... , p.p.34-35
(12) S.Maqbul Ahmed, Indo Arab..., p.p.85-86

(13) Ibid, p.p.86- 85.

(14)Davidson B., The African Past, p. 115.

(15) أطلق البعض اسم الأفاويه على التوابل. وبالبحث في لسان العرب لم أجد معنى الأفاويه، وبسؤال د. إبراهيم شتا أستاذ اللغات الشرقية أجاب سيادته بأن بو بمعنى رائحة بالفارسية عربت إلى فو بقلب الباء إلى فاء عند التعريب وجمعت على أفاويه.
(16) سونياهاو، في طلب التوابل، ص 14.
(17). S.D.Goitein, Studies in Islamic History
موريس لمبارد، الجغرافية التاريخية للعالم الإسلامي، ص 253-254.
(18) سيجريد هونكه، فضل العرب على أوروبا، ترجمة فؤاد حسنين علي، القاهرة، 1964، ص 7.
(19) اسم الفلفل بالتامياية بيبالي Pippali.
السيد محمد يوسف، علاقات العرب، ص 8.
السيد سليمان الندوي، العلاقات التجارية، ص 119.
(20) سونياهاو، في طلب التوابل، ص 20- 22.
(21) يواجه باحث التاريخ في العصر الإسلامي حتى بدايات القرن السابع عشر خصوصا في منطقة هذا البحث صعابا هائلة في معرفة سعر سلعة، حيث كانت السلع تقدر بموازين أو مقاييس أو معايير تختلف حسب المكان والزمان، بالإضافة إلى اختلاف القيمة النقدية للسلعة من مكان لآخر، واختلاف مسميات العملة وعدم معرفة قيمتها إلى أي سعر تنسب. فيذكر جوتين على سبيل المثال بأن الفلفل كان يقدر بالبهار Buhar الذي كان يساوي ثلاثمائة رطل في الطرق البحرية الهندية، بينما كان يساوي مائة رطل في البحر المتوسط. وكان هناك أيضا الحمل أي حمل جمل وهو يساوي العدل، أي البالة المستخدمة في الشحن البحري تقريبا. وكلاهما يزن خمسمائة رطل.

S.D.Goitein, A Mediterranean Society, Volume(1)California, p.220.

(22)-2 vols Leip، Heyd. W., Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age. zig, 1923, vol II p.p. 663- 662.

(23) Tiem. Ju-Kang, Cheng Hos, Voyages and the Distribution of Pepper in. China in J.O.R.A.S. No 2,

1981, p.88.

(24) أبو الفضل الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص 41.

. 222. Hirth. F, Chau-Ju-Kua, p

(25) القزويني (زكريا)، عجائب المخلوقات وغرائب الموجودات، لبنان، 1973، ص 297.

(26) ابن الوردي (سراج الدين)، فريد العجايب وطرفة الغرايب، مصر، 1376 هـ، ج 2، ص 220.
الدمشقي، الإشارة إلى محاسن التجارة، ص 41.

(27)Hirth. F, Chau-Ju-Kua, p. 209.

(28) نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 202.

(29) الهيل، أو الهال هو الحب هان ويطلق عليه بالسنكريتية أيل، وبالفارسية هيل. السيد محمد يوسف، علاقات العرب التجارية، ص 28.

(30) السيد محمد يوسف، علاقات العرب التجارية، ص 28.

(31) يعتبر البخور سلعة قديمة كانت تستعمل في المعابد والهياكل، وكانت أكبر مناطق إنتاجه اليمن والساحل العربي. ونعرف أن الملكة المصرية حتشبسوت (من الأسرة 18) أرسلت أسطولها إلى بلاد بونت والتي يرجح أنها اليمن لجلب البخور الذي انتشر استعماله في العالم القديم. وتوجد تفاصيل تلك الرحلة على جدران معبد الدير البحري بغرب الأقصر.

(32)Hirth, F., Chau-Ju-Kua,p. 195.

(33) Ibid, p. 208.

نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 231.

(34)Hirth, F., Chau-Ju-Kua, p. 208.

نعيم زكي، طرق التجارة الدولية، ص 231.

(35) اليعقوبي (أحمد بن واضح)، البلدان، ليدن، 1891، ص 395- 396.
ولذكر اليعقوبي أنه عندما يحمل العنبر من الصين إلى الأبلة أحد موانئ الخليج الإسلامي ترتفع رائحته فلا يمكن للتجار أن يخفوه من العشارين (رجال الجمرك). وتدل هذه الرواية على أن محاولات التهرب من تسديد الرسوم محاولات قديمة.

(36) القزويني، عجائب المخلوقات، ص 281.

(37) المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص 71.
السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 138-139.

(38) ماركو بولو، الرحلة، ص 327.

(39) القزويني، عجائب المخلوقات، ص 281.

(40) القار هو أثمن أنواع اللؤلؤ، وتدعى اللؤلؤة المدحرجة بالجوهرة القارة وهي المستديرة لا تضريس فيها ولا طول ولا تفلطح ولا اعوجاج، وتكون نقية اللون.
ابن ماسويه (يحيى)، كتاب الجواهر وصفاتها، تحقيق عماد عبد السلام، 1977، ص 26.

(41) ابن ماسوية، الجواهر وصفاتها، ص 26.

(42). 220 . p، Hirth, F. Chau-Ju-Kwa

(43) ابن بطوطة، الرحلة، ص 185.

(44) المن مائتان وستون درهما ويبدو أن الأحجار كانت تستعمل لسرعة وصول الغائص إلى القاع. التيفاشي أحمد بن يوسف، كتاب أزهار الأفكار في جواهر الأحجار، تحقيق محمد يوسف حسن،

مصر، 1977، ص 266.

(45) يذكر ماركو بولو أنه في المنطقة الواقعة بين سيلان والهند لكي يتفادى صائدو اللؤلؤ الأسماك المتوحشة كانوا يصطحبون معهم باعة من السحرة تنتسب لطائفة البراهمة، حيث يعتقدون أنهم بقدرتهم إبعاد أذى الأسماك والحيوانات البحرية عنهم. والطريف أن مفعول السحر يمتد طوال النهار فقط، أما في الليل فيوقف السحرة مفعوله حتى لا ينتهز أحد الفرصة ليلا فيغوص ويسرق المحار، ويستخدم من السحرة اثنان أحدهما يصحب سفينة الربان والآخر يبقى على الشاطئ، ليقوم بمراسم معينة على الشاطئ. والغريب أن الغواصين بتلك المنطقة يعتقدون تمام الاعتقاد بذلك فيمتنعون عن النزول إذا علموا أن السحرة لم يصحبوا السفينة. ويتقاضى هؤلاء السحرة واحدا على عشرين من حصيلة صيد المحار، ويحصل المالك على عشر الناتج فضلا عن حقه في اختيار اللؤلؤ كبير الحجم مع دفع ثمنه.

ماركو بولو، الرحلة، ص 295- 302.

(46) بالغ ابن بطوطة في مدى مكوث الغواصين بالماء، فعلى حسب قوله يستمر الغواص تحت الماء من ساعة إلى ساعتين مع العلم بأن أقصى مدة يمكن أن يمسك فيها الإنسان المتدرب نفسه تتراوح ما بين 3 و 4 دقائق، كما أن أجهزة الغوص لم تكن قد عرفت بعد. كذلك بالغ شو-جو-كوا في عمق مياه الصيد فذكر أنها تبلغ من 200 إلى 300 قامة، لا يمكن لإنسان أن يغطس هذه المسافة التي تقارب حوالي 400 متر في تلك الفترة القصيرة هذا فضلا عن أن جسم الإنسان لا يحتمل ضغط المياه في هذا العمق.

ابن بطوطة، الرحلة ص 1985.

Hirth, F. Chau-Ju-Kua, p .229.

(47) . Ibid, pp. 230- 229

John. W, The Travels of Ludovico.. . , p95.

آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة. جزآن، طبعة ثانية، 1948، ج 2، ص 241- 243.

(48) ابن بطوطة، الرحلة، ص 396.

(49) هذه الحكاية مبالغ فيها بل إنها بعيدة عن الواقع، أو هي من قبيل ما يطلق عليه الحكاية الخرافية ص 241- 242 لأن معنى ذلك أن الياقوت يغطي الجبل. وهذا غير صحيح. وجدلا فإن صيد الياقوت بهذه الطريقة يصبح مكلفا جدا وعملية غير اقتصادية بالمرة. ولا ندري من أين جاءت هذه الرواية لدى التيفاشي، حيث إن الرحالة الذين زاروا المنطقة لم يذكروا تلك الحكاية. وهذه الحكاية نفسها توجد في الرحلة الثانية من رحلات السندباد، ولكن هنا تبدو الحكاية في سياقها وفي موضعها. إذ كيف ينقذ السندباد وهو في هذا المكان المفزع غير المتصل بالعالم إلا بابتداع حكاية تلك الطيور التي تعلق بها.

(50) التيفاشي، أزهار الأفكار، ص 64.

(51) ابن بطوطة، الرحلة، ص 396- 397.

(52) التيفاشي، أزهار الأفكار، ص 70- 73.

(53) شاعت كتابة فضائل الأماكن والأشياء وسماتها وخصائصها ومميزاتها حسب الاعتقاد السائد حينذاك في تلك العصور، وكانت الأحجار الكريمة والجواهر من أكثر الأشياء التي نالت حظوة فألفت عنها المؤلفات الكثيرة.

(54) سونياهاو، في طلب التوابل، ص 18.
(55) سونياهاو، في طلب التوابل، ص 118.
(56) تفسر مكانة الذهب قول القزويني: «أشرف نعم الله على عباده، إذ بها قوام أمور الدنيا ونظام أحوال الخلق. فإن حاجات الناس كثيرة وكلها تنقضي بالنقود فإن النقود يباع بها كل شيء لرواجها بخلاف سائر الأموال فإنها لا يرغب فيها كل أحد برغبته في النقود فإنهما كالقاضيين يقضيان حاجة كل من لقيهما ولذلك قال الله تعالى: «والذين يكنزون الذهب والفضة ولا ينفقونها في سبيل الله فبشرهم بعذاب أليم». لأن المقصود منها تداولهما بين الناس لقضاء حوائجهم فمن كنزهما فقد أبطل الحكمة التي خلقها الله تعالى كمن حبس قاضي البلد ومنعه أن يقضي حوائج الناس».
القزويني، عجائب المخلوقات، ص 244.
(57) فضلت أن يكون الحديث عن الذهب والفضة مع الجواهر لأهميتهما الاقتصادية مع العلم بأنهما تبعا لخواصهما ينبغي الحديث عنهما مع المعادن كالحديد والنحاس.
(58) موريس لوبارد، الذهب الإسلامي، مقال في كتاب بحوث التاريخ الاقتصادي، جمع وترجمة توفيق إسكندر، القاهرة، 1960، ص 77.
رغم أن هذا الرأي يقصد به العالم الإسلامي قبل الفترة محل البحث إلا أننا نرى أنها تصدق أيضا على فترة البحث.
(59) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 94.
(60) يبدو أنها جزيرة بورنيو لأنه يذكر أنها ببحر الصين حتى أن أهلها يتخذون سلاسل كلابهم وأطواق قرودهم من الذهب، كما أنها اشتهرت بإنتاج الذهب.
القزويني، آثار البلاد، ص 23.
(61) يخلط ماركو بولو هنا بين جاوه وبورنيو لأنه لم يعرف عن جاوه أنها منتجة للذهب، بينما كان ينتج من بورنيو بكثرة. ماركو بولو، الرحلة، ص 280.
(62) ماركو بولو، الرحلة، ص 279.
(63) الملغمة تعني صهر الذهب وهو مع شوائبه في الزئبق، ثم يصفى الناتج كي يحصل على الذهب الصافي.
لومبارد، الجغرافية التاريخية، ص 147.
(64) لومبارد، الجغرافية التاريخية، ص 147.
(65) التايل وحدة وزن صينية تعادل 3/1 أوقية، أو وحدة نقد صينية تبلغ مثل الوزن من الفضة الخالصة.

Tien-Ju-Kang, Cheng Ho‘s Voyages.. . , p.188.

(66) عادل الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص 336- 337.
(67) لومبارد، الجغرافية التاريخية، ص 234.

S.Paqbul. A, Commercial Relations.. . , p . 146.

(68) S.D. Goitein, The Letters and Documents.. . , pp.197- 196.

(69) انظر فصل السفن.
(70) قدر متوسط وزن ناب العاج الأنثوي ب 15 رطلا والذكري بأربعين رطلا.

Barbosa, A Description of the Coasts.. . , p.327.

(71) المسعودي، مروج الذهب، ج 1، ص 237-238.

.Davidson, B, The African Past., p83.

(72) Ibid, p.206.

(73) Heyd. Histoire du Commerce.. . , vol. II, p.136- 135.

Nadvi. S, Muslim Colonies.. . , p454..

(74) عصام الدين عبد الرؤوف الفقي، بلاد الهند في العصر الإسلامي، مصر، 1980، ص 207-208.

(75) ماركو بولو، الرحلة، ص 297، العمري، مسالك الأبصار، ج 5، ورقة 5 وجه.

(76) S.D.Goitein, Mediterranean Society.. . , Vol. I, p.221.

(77) Martin A. Klein, Perspective on the African.. . , p. 104. G. Mathew Chinese Porcelain, p. 51.

(78) Arthur Kane, Pottery and Glass Fragments, p. 15. G.S.P. Freeman, The Medieval History of Coast.. . , p.35.

Neville, C., The Chirazi Colonization, p.284.

(79) ذكر ابن بطوطة طريقة عمل الفخار الصيني بأنه «من تراب جبال هنالك، توقد فيه نار كالفحم ويضيفون إليه حجارة من عندهم، ويوقدون النار عليها ثلاثة أيام، ثم يصبون عليها الماء فيعود الجميع ترابا، ثم يخمرونه. فالجيد منه ما خمر شهرا كاملا، ولا يزاد على ذلك، والدون ما خمر عشرة أيام».

ابن بطوطة، الرحلة، ص 414.

(80)Mathew, Chinese Porcelain, p. 55.

(81) كان للإسلام موقف من الرق، حيث لا يبيح الإسلام أن يسترق مسلم. أما من يبيح استرقاقهم فهم أسرى حرب شرعية لإعلاء كلمة الله تعالى، على أن يكون الأعداء هم الذين بدأوا بالاعتداء، أي أن أسرى أي حرب بغرض السلب والنهب والعدوان لا يجوز استرقاقهم بأي حال سواء كانوا مسلمين أو غيرهم. كما أباح الإسلام للأسير الكافر أن تفك رقبته إذا افتدى نفسه، أو يطلق الخليفة سراحهم لوجه الله تعالى. وفي هذا يقول الله تعالى: «فإذا لقيتم الذين كفروا فضرب الرقاب حتى إذا أثخنتموهم فشدوا الوثاق فإما منا بعد وإما فداء حتى تضع الحرب أوزارها».

أ-عبد العزيز جاويش، الإسلام دين الفطرة، ص 66.

ب-سورة محمد، آية 4. لمزيد من التفاصيل انظر:

ابن قدامة (أبو محمد عبد الله)، المغني عشرة أجزاء، أحمد شفيق، الرق في الإسلام، بولاق 1892.

شوقي عبد القوي عثمان، العلاقات التجارية بين مصر وأفريقيا.

(82)Toussaint. A History of the Indian Ocean, p . 58.

(83)Neville. C. Historical Relations, p. 17.

(84) Davidson, B., The African Past Chronicle, p.83.

(85) S.D. Goitein, Studies in Islamic History p.197.

(86) Gerbeau. H. The Slave Trade in the Indian Ocean, p. 190. in the African Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century, Unesco,1979.

(87) Hirth F., Chau. Ju-Kua, p.p.. 32- 31.

(88) lbid, p.p.32- 31.

(89) من المؤكد أن استخدام اسم الحبشان لا يعني أن هؤلاء من بلاد الحبشة ولكنهم من البلاد الأفريقية، واستخدم اسم الحبشة لأنها كانت أكبر دول الساحل الأفريقي، فضلا عن أن بعض مؤرخي تلك الفترة كالمسعودي أطلق على المحيط الهندي اسم البحر الحبشي.

(90) ابن بطوطة، الرحلة، ص 423.

(91)Huzayyin. S. Arabian and the Far East, Cairo, 1942, p. 212.

(92) قندهار الحالية في أفغانستان، وأعتقد أنه حدث ليس عند ابن بطوطة في اسم المكان نظرا للبعد الزمني بين الرحلة وزمن كتابتها لأنه يذكر أنه ركب البحر، ولا تقع قندهار على بحر.

(93) ابن بطوطة، الرحلة، ص 369, 377, 399.

R.Coupland, East African.. . , p.p. 32- 33, Hubert G. The Slave Trade, p.191.(94)

(95) «يعرفن القراءة والكتابة ويروين الشعر ويجدن الغناء وضرب العود ولعب الشطرنج والنرد، كما ذكر في محاسن الجاريات الهنديات أنهن أكثر حسنا من الترك والقبجاق أغلبيتهن ذهبيات الألوان. فمنهن بيض ذات بياض ساطع مختلطا بالحمرة. وعلى كثرة وجود الأتراك والقبجاق والروم وسائر الأجناس عندهم، لا يفضل أحد على ملاح الهنديات سواهم لكمال الحسن والحلاوة وأمور أخرى تدق عنها الغبار».

العمري، مسالك الأبصار، ج 5، ورقة 10 وجه.

(96) العمري، مسالك الأبصار، ج 5، ورقة 10 وجه.

(97) عصام عبد الرؤوف، بلاد الهند في العصر الإسلامي، ص 208.

(98) ابن بطوطة، الرحلة، ص 380.

(99) المصدر نفسه، ص 168.

(100) بزرك، عجائب الهند، ص 9.

(101) Davidson. B. The African Past, p.144.

(102) بازل، أفريقيا تحت أضواء جديدة، ص 17.

هوامش الفصل السادس

(1) كانت جميع السلع الداخلة في عمليات التبادل التجاري صالحة للتخزين لفترة طويلة لعدم قابليتها للتلف السريع.

(2) ابن بطوطة، الرحلة، ص 171.

(3) ابن بطوطة، الرحلة، ص 171.

(4) المثقال: لغة كل ما يوزن به قليلا أو كثيرا، وشرعا قدر مخصوص يزن 7/6 22 قيراطا. فالمثال درهم وثلاثة أسباع درهم ووزنه بالجرام 44, 4.

محمود السبكي، الدين الخالص، ج 8 ص 139.

(5)Davidson. B, The African Past, p . 137.

(6)Davidson. B. Ibid, p. 12.

(7) Neville Chittect: Kilwa on Islamic Trading.. . , p.p.238- 236.

(8) Davidson, B. The African Past, p.p. 138- 137.

(9) انظر فصل الموانئ.

(10)كانت الرسوم على الفلفل في عدن تبلغ حوالي ثلث ثمنها.

S.D.Goitein, me Eyewitness Reports p.248.

(11) بامخرمة، تاريخ ثغر عدن، ب، ص 57-69.

(12) المصدر نفسه، ج 11، ص 57-69.

(13) المقريزي، السلوك، ج 4، ق 2، ص 872-873.

(14) ابن بطوطة، الرحلة، ص 173-174.

(15) المصدر نفسه، ص 168.

(16) Radah Kunud, Indian Shipping.. . , p.p. 142-141.

(17) Barbosa: A Description of the Coasts.. . , p.148.

(18) أعتقد أن هذه الموازين كانت تستخدم في حالة الذهب والجواهر النادرة.
أما في حالة التوابل فيتم التعامل بالباهار Bahar، وفي حالة المواد الخام الأخرى يتم التعامل بالكوريا Curia، وفي المعادن يتم التعامل بالفارزولا.
أ-البهار هو الحمل ووزنه 300 رطل.
ابن منظور، لسان العرب، ج 1، ص 276.
ب-قد تكون الكلمة مشتقة من كلمة لماطكا بالسنسكريتية ونعني عشرين أو يطبق استخداماتها على بالات جلود الحيوان والبضائع التي تتبادل بالقطعة والتي تحتوي على هذا العدد.
ج-تساوي الفارزوا في عدن 38 رطلا.

(19)Winter. J., The Travels of Ludovico.. . , p.p.. 171- 170.

(20) تنتشر هذه الطريقة بين العرب بالبحر الأحمر وبطول الساحل الشمالي الشرقي للجزيرة العربية كما لاحظها دكتور بك Dr. Beke في سوق باسوبا الحبشة ووصفها كما يلي: «يجلس الطرفان ما بين وسيطهما الذي يأخذ بيد كل واحد منهما وتغطى اليدان بثيابهما حتى لا يراهما الآخرين وضغط معين على الأصابع يعرف السعر الذي يرغبانه أو يقبلانه. ولتوضيح ذلك يتفق الطرفان البائع والمشتري أولا على وسيلة الدفع هل يكون بالذهب أو بالفضة أو بالملح أو غيرهما. ويعبر عن مبلغ أو عدد خمسين بمسك الأصابع الخمسة وعن أربعين بمسك أربعة أصابع فقط وعن مبلغ ستين بمسك الأصابع الخمسة أولا مع القول هذه، ثم يمسك إصبعا آخر بعد برهة مع القول «وهذا» وللتعبير عن مبلغ مائة يمسك الأصابع الخمسة مرة ثم مرة أخرى وهكذا.
وإذا أريد التعبير عن وزن مثلا ففي حالة ربع الوزن يضغط على الفاصل بين العقلتين الطرفيتين، وعن نصف الوزن يكون ذلك بالضغط على منتصف الإصبع وعن ثلاثة الأرباع يضغط على العقلة الأولى. وفي حالة اشتراك أكثر من فردين في العملية كأصدقاء أو للمشورة تنقل تطورات العملية إليهم بواسطة الطرفين الرئيسين باستخدام اليد الأخرى لكل منهما. حيث تخبأ أيديهم تحت ملابسهم وتنقل الأرقام من شخص لآخر بالأسلوب نفسه دون الإعلان عنها. وحين يرى أحد المشاركين أن المقدار المقدم أصبح كافيا يصيح «بيع بيع»، وإذا أريد تأخير نتيجة المساومة تكرر الصيحة بطريقة غريبة تلفت نظر جمهور الحاضرين حتى وإن لم يدر شيئا عما يحدث».

Winter. J., The Travels of Ludovico.. . , pp.170- 168.

(21) Ibid, pp.. 169- 168.

(22) Kunud R., Indian Shipping.. . , p.142.

(23) ابن بطوطة، الرحلة، ص 378.

(24) ماركو بولو، الرحلة، ص 298.

(25) ابن بطوطة، الرحلة، ص 389.

(26) المصدر نفسه، ص 383- 389.

(27) المصدر نفسه، ص 383- 389.

(28) المسعودي، مروج الذهب، المطبعة البهية، ج 1، ص 93.

(29) ابن بطوطة، الرحلة، ص 389.

(30) ذكر المروزي طريقة أخرى للتعامل، وذلك على حد قوله بالجزائر السافلة من أرض الهند، حيث تقصد لشراء القرنفل «فيطرح التجار الأنجر (الهلب) بعيدا عن الساحل، ويذهبون في القوارب إلى شاطئ الجزيرة ويبسطون الفرش، ويضع كل تاجر كيسا فيه الدنانير التي يرغب في ابتياع القرنفل بها ويغادرون الجزيرة عشيا ويعودون في الصباح إلى ذلك المكان فيجدون على كل فرش ما يعادل قيمة الدنانير من القرنفل فيأخذونه. وإن لم يعجب ذلك بعضهم تركه كما هو ويعود في اليوم التالي فيجد ماله بحاله ويأخذ صاحب القرنفل بضاعته». المروزي (شرف الزمان الطاهر)، أبواب في الصين والترك والهند، ص 49.

انتشرت هذه الطريقة من التجارة في كثير من أنحاء العالم القديم وعرفت باسم التجارة الصامتة.

(31) محمد نخعي الحاج أحمد، نشاط الملايو التجاري في الفترة من القرن الخامس عشر الميلادي إلى القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة بجامعة القاهرة، ص 95.

(32) المصدر نفسه، ص 96, 113.

(33) هذا التأثر بالفقه الإسلامي ناتج من ازدياد نشاط المسلمين التجاري بملاكة لكونها محطا تجاريا مهما ووجود جاليات إسلامية مقيمة فيها.

(34) هذا أسلوب الضرب الذي حدده الفقهاء، حيث اتفقوا على أن الضرب لا ينبغي أن يكون مبرحا وفي موضع واحد من الجسد، بل إنه ينبغي أن يفرق على الجسد كله حيث يأخذ كل عضو حقه إلا الوجه والفرج.

(35) يطابق القاعدة الفقهية: من أتلف شيئا عليه أن يتحمل هذا التلف.

الحاج أحمد، نشاط الملايو التجاري، ص 126- 127.

(36) المصدر نفسه، ص 97- 127.

(37) المصدر نفسه، ص 113.

(38) ابن بطوطة، الرحلة، ص 409.

(39) المصدر نفسه، ص 409.

(40). Hirth F. Chau-Ju-Kua, A New Source of Medieval Geography in H

F.J.A.R.A.S., London, 1896 p.67.

(41) من المعروف أن مصر أرسلت بعثات إلى ساحل الشام منذ عهد الدولة القديمة لجلب خشب الأرز وغيره من منتجات الساحل. وهناك أيضا الرحلة الشهيرة أو البعثة التجارية التي أرسلتها حتشبسوت في عصر الدولة الحديثة إلى بلاد بونت.

(42)Ibid. p. 67.

(43) Ibid. p.67.

(44) الكاتي (Catty:) رطل إنجليزي وثلث رطل.

(45)Ibid, p.p.. 22- 12.

(46) Ibid, p.p. 22- 21.

(47) الهاو: يساوي 1000/1 من التابل وهو وحدة وزن صينية تساوي 3/1 أوقية.

Hirth. F, Chau-Ju-Kua, p.23.

(48) Hirth. F, Chau-Ju-Kua, p. 22.

(49) Ibid, p. 23.

(50) Davidson. B. The Lost Cities... , p. 186.

(51) بدر الدين، العلاقات بين الصين والعرب، ص 135.

(52) المروزي، أبواب في الصين والترك، ص 11.

(53) ابن بطوطة، الرحلة، ص 416.

(54) المصدر نفسه، ص 416.

(55) كان يطبق ذلك أيضا على الصينيين، فمن يخرج منهم إلى سفر يكتب اسمه واسم من معه من الرفقاء والأموال، وعند بلوغه كل سلحة (يبدو أنها نقاط للمراقبة والتفتيش على الطرق) يقرأ صاحب المسلحة المكتوب، ويكتب إلى الخصي، وهو أمين الملك، بكل البيانات عن المسافر واليوم والشهر، وبذلك يمكن المحافظة على أموال وحياة المواطنين. ويبدو أنه كان لا يمكن لأي مواطن السفر دون إذن من الملك وإلا حبس وغرم.

المروزي، أبواب في الصين والترك والهند، ص 15.

(56) ابن بطوطة، الرحلة، ص 417.

(57) فكوج: يساوي ألف فلس. السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 43.

(58) السيرافي، سلسلة التواريخ، ص 43.

(59) يبدو أن هذه العملات كانت تسك من الذهب والفضة، أي من مواد لها قيمة في الأسواق الخارجية لأن من المسلم به أن العملة الوطنية تعد أداة عامة في الوفاء بالالتزامات الناشئة عن المعاملات الاقتصادية الداخلية، فيمكن أن تكون تلك العملة من الورق أو الجلد أو البرونز أو أي مادة أخرى. ولكن الأمر على خلاف ذلك في تسديد قيمة السلع المستوردة، حيث لا تقبل العملة المحلية كثمن للسلع، ولكن ما يقبل هو عملة مصنوعة من مواد غالية القيمة في ذلك العصر الذي لم يعرف فيه عالمية بعض العملات كالآن.

(60) Davidson. B: The Lost Cities.. , p . 187.

(61) Ibid.p.187. s, p.187.

(62) Ibid. p.188- 187.

(63) محيي الدين الغريب، اقتصاديات النقود والبنوك، القاهرة، 1985، ص 137.

(64) يشمل ميزان المدفوعات ضروبا عديدة من المعاملات الاقتصادية، تصديرا واستيرادا وتبادل خدمات وقروضا وغيرها مما يتم بين بلد وآخر. لذلك ينقسم ميزان المدفوعات إلى جانب دائن (الصادرات في ذلك العصر) وجانب مدين (الواردات).

أحمد الغندور، العلاقات الاقتصادية الدولية، القاهرة، 1985، ص 20.

(65) انظر الفصل الخاص بالسلع.

(66) انظر رحلات شنج-هو، في فصل القوى البحرية.

(67) السعدي الشيرازي، جنة الورد، تعريب أيمن عبد المجيد بدوي، القاهرة، 1982، ص177.

(68) لم يعرف بالتحديد لماذا سموا بهذا الاسم. يذكر القلقشندي: «أن هذا الاسم لا معنى له،

ويقال إن أصله الكانمي نسبة إلى الكانم (بلاد في وسط أفريقيا)، وإن طائفة منهم، كانوا مقيمين في مصر شأنهم المتجر في البهار من الفلفل والقرنفل ونحوهما مما يجلب من الهند واليمن فعرف ذلك بهم».

القلقشندي (ابن العباس أحمد)، ضوء الصبح المسفر وجنى الدوح المثمر، تحقيق محمود سلامة، القاهرة، 1906 م، ص 253.

أما ليتمان فيفترض أن هذا الاسم قد أخذ عن مناجرهم، إذ وجد أن كلمة Kuararima وهي لفظة أمهرية تفيد معنى الهيل أو الحبهان، وهو تابل من التوابل التي اشتغلوا بالاتجار فيها، ثم صحفت هذه الكلمة وأصبحت كارم وأطلقت على هؤلاء النجار. صبحي لبيب، التجارة الكارمية وتجارة مصر في العصور الوسطى (مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية)، مايو 1952، ص 6.

ويذكر صبحي لبيب أنه كان في القاهرة سوق مشهورة للعنبر أو الكارم، إذ لا يكاد يوجد بأرض مصر امرأة وإن سفلت إلا ولها قلادة من العنبر الأصفر أو الكارم، وإذا كان هذا الكارم إحدى السلع التي استجلبها الكارمية ضمن ما استجلبوه إلى مصر، فمن الجائز أن ترد نسبتهم إلى هذه السلعة.

صبحي لبيب، التجارة الكارمية، ص 7.

ويرى جوتين أنه رغم أن الكلمة تسبق بأداة تعريف فهي لا تمثل اسم علم، ولكن لا بد من أنها اسم شائع، ولا توجد في اللغة العربية كلمة مناسبة تحمل معنى يفي بأنشطة هذه الجماعة. أما لغة الجنوب الهندي التاميل Tamil فهي تضم كلمة كريام Karyam التي تعني ضمن ما تعني شؤون الأعمال، حيث كانت الأعمال مع الشرق الأوسط تمثل الاهتمام الرئيس لتجارة الساحل الغربي للهند، وكانت جماعة من تجار وملاك السفن في هذه المنطقة تلقب نفسها بهذا الاسم.

S.D.Goitein, Studies in Islamic History and institutions, Leiden, 1968,p.60.,

ولكن من المعروف أن هذه الجماعة وجدت في مصر وكانت لهم نقابة في قوص. ويكون أقرب إلى المنطق أن يكون اسمهم الشائع مأخوذا من المنطقة التي وجدوا فيها. فهل كان كريم اسم أو لقب لأول تاجر منهم أو تاجر من أشهر تجارهم وانسحب اسمه على الطائفة فسموا بالكارمية. أو كانت أول عائلة اشتغلت بهذه التجارة تدعى الكارمية نسبة إلى جدهم كريم، أم انهم اشتهروا بالكرم وحولت الصفة إلى اسم دال عليهم. أم انسحب عليهم المثل الشعبي عندما يتساءل البعض عن موعد وصول البضاعة فيرد عليه «إننا في انتظار الكريم». على كل = هذه مجرد تخمينات تحتمل الصواب وتحتمل الخطأ، وما زال مجال البحث عن أصل التسمية مفتوحا.

لمزيد من التفاصيل: انظر: صبحي لبيب، التجارة الكارمية،

.S.D.Goitein, Studies in Islamic... , E. Ashtor., Studies on the Levantine trade

سعيد عاشور، المجتمع المماليكي في مصر والشام والقاهرة، 1965.

(69) صبحي لبيب، التجارة الكارمية، ص 20.

F.Ashtor, A Social and Economic Hist. p.242.(70)

(71)لم يذكر لنا الباحث تاريخ تلك الشحنات، رغم حديثه عن ضخامة الشحنات المرسلة في عام واحد، إلا أنه مما نعرفه وعرضناه عن حركة التجارة تبدو هذه الكمية ضئيلة. فمن غير المعقول أن يكون مقدار ما صدر إلى القاهرة هو سبعمائة وخمسين طنا في عام فقط. أي حمولة جنك واحد فقط أو أقل. وربما تكون هذه الأوزان خاصة بهذين التاجرين فقط. ولكن الباحث افترض أن هذا هو ما صدر إلى القاهرة، ويبدو أنه أدرك ذلك فيبرر قوله: «يجب الأخذ والاعتبار بأن

التجارة الشرقية كانت في معظمها مواد ترفية عالية القيمة كالتوابل والعقاقير واللآلىء ونباتات الأصباغ.. الخ».

S.D.Goitein, Studies in Islamic History.. . , p.359.

(72) Ibid, p. 359.

(73) المقريزي، السلوك، ج 2، ص 132- 133.

(74) Ashtor, E, Studies on the Levantine Trade... , p.55.

(75) انظر فصل السلع.

(76) صبحي لبيب، التجارة الكارمية، ص 31-32.

(77)Ashtor E., Studies on the Levantine Trade... , p. 52.

(78) S. Maqbul Ahmed, Commercial Relations... , p.151.

(79) بزرك، عجائب الهند، ص 81.

(80) S.M.Stern, Ramisht of Siraf a Merchant Millionaire of the Twelfth Century in J.O.R.A.S. 1967, p.11.

(81) Radah. K, Indian Shipping Bombay, N.D. p.142.

(82) الحاج أحمد، نشاط الملايو، ص 112.

(83) ابن بطوطة، الرحلة، ص 415.

(84) وثيقة رقم 2 بالملحق رقم 1.

(85) S.D.Goitein, From the Mediterranean to India, in Speculum, vol. XXIX, April 1954.

No. 2 Part 1, P.189.

(86)D.D. Goitein., Studies in Islamic History, pp. 202- 201.

(87)S.D. Goitein, Letters and Documents. pp.. 202- 201.

(88) S.M. Imamddin, Bayt-AI-Mal and Banks In Medieval Muslim World, in. 20- 91. Islamic Culture, vol 35, 1961. pp.

(89)Thaper., R, A History of India, Great Britain 1977, pp. 208- 210, and.331

(90) Thaper. R, Ibid, pp. 208- 210, and 331.

هوامش الملاحق

(1) حوراني، العرب والملاحة، ص 319.

(2) المصدر نفسه، ص 319.

(3) أمين واصف بك، الفهرست، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية، تحقيق أحمد زكي باشا، القاهرة، 1933، ص 210.

(4) مؤنس، ابن بطوطة، ص 194.

(5) أمين واصف، الفهرست ؛ ص 21.

(6) حوراني، العرب والملاحة، 323.

(7) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 159، أنور عبد العليم، ابن ماجد الملاح، القاهرة، 1967، ص 163.

(8) حوراني، العرب والملاحة، ص 323.
(9) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 159.
(10) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130، ابن بطوطة، الرحلة، ص 417.
(11) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 110، الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص 254.
(12) حسين مؤنس، ابن بطوطة، ص 200.
(13) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 297، مؤنس، ابن بطوطة، ص 197.
(14) أمين واصف، الفهرست، ص 53.
(15) الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص 252.
(16) مؤنس، ابن بطوطة، ص 107.
(17) جيان، وثائق تاريخية وجغرافية وتجارية عن أفريقيا الشرقية، نقله إلى العربية الأمير يوسف كمال، 1927، ص 473.
(18) أمين واصف، الفهرست، ص 56، الألوسي، تجارة العراق، ص 252.
(19) الألوسي، تجارة العراق، ص 252.
(20) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 161.
(21) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130، الألوسي، تجارة العراق، ص 258.
(22) جبان، وثائق تاريخية، ص 440- 441، ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 163.
(23) المصدر نفسه، ص 444.
(24) أمين واصف، الفهرست، ص 69.
(25) المصدر نفسه، ص 68.
(26) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130.
(27) الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص 255.
(28) المصدر نفسه، ص 257.
(29) حوراني، العرب والملاحة، ص 216.
(30) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 130.
(31) حسين مؤنس، ابن بطوطة، ص 194.
(32) المصدر نفسه، ص 173.
(33) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 166.
(34) المصدر نفسه، ص 162.
(35) حوراني، العرب والملاحة، ص 322.
(36) الألوسي، تجارة العراق، ص 254.
(37) المصدر نفسه، ص 256.
(38) حسين مؤنس، ابن بطوطة، ص 177.
(39) الصيني، العلاقات بين الصين والعرب، ص 111.
(40) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 168.
(41) مؤنس، ابن بطوطة، ص 193.
(42) جيان، وثائق تاريخية، ص 441. الألوسي، تجارة العراق، ص 254.
(43) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 168.

(44) المصدر نفسه، ص 169.

(45) مؤنس، ابن بطوطة، ص 173.

(46) جيان، وثائق تاريخية، ص 488.

(47) ابن ماجد، ثلاث أزهار، ص 170.

(48) الألوسي، تجارة العراق، ص 252.

(49)يقول الأعشى:

وما مزيدٌ من خليج الفرا   ت جون غواربه تلتطم

يكب الخلية ذات القلا   ع وقد كاد جؤجؤها ينحطم

تكأكأ ملاحها وسطها   من الخوف كوثلها يلتزم

الأعشى، ديوانه، طبعة دار النهضة، بيروت، ص 147.

اعتمدنا في هذا الملحق على ابن ماجد، الفوايد، ثلاث أزهار-المهري، الهمدة المهرية، أنور عبد العليم، ابن ماجد، السيد محمد يوسف، بدء العلاقات العلمية، الندوي، أسطول كجرات، الألوسي، تجارة العراق، خالد سالم محمد، ربابنة الخليج، العرب ومصنفاتهم الملاحية، الكويت، 1982.

(50) بزرك، عجائب الهند، ص 10- 11.

(51) بزرك، ص 68- 69.

هوامش المراجع

(1) Munyakare: Term meaning traditional way of Life.

(2) Batuuree: Hausa meaning.« European or White man».

المؤلف في سطور:

د. شوقي عبد القوي عثمان

* ولد في القاهرة بجمهورية مصر العربية عام 1939.
* حصل على الدكتوراه في التاريخ الإسلامي من جامعة المينا عام 1986.
* نشر عدة بحوث بمجلة الفنون الشعبية .
* يعمل حاليا رئيسا لقسم التدوين بمركز دراسات الفنون الشعبية (المعهد العالي للفنون الشعبية).



التلوث مشكلة العصر

تأليف:

د. أحمد مدحت إسلام

هذا الكتاب

يعد التاريخ التجاري أو الاقتصادي بمفهومنا الحديث في مقدمة الموضوعات الجديرة بالدراسة لما تقوم به التجارة من دور هام في تسيير أمور السياسة الخارجية و لداخلية في مختلف دول العالم.

وإذا كانت صورة التأثير التجاري واضحة المعالم في العصر الحديث لنا للدراسات المتطورة و البيانات الإحصائية من أثر فإن الدراسة الواعية للتاريخ تبين بوضوح مدى هذا التأثير في مختلف العصور، ونخص بالذكر السيادة الإسلامية، حيث فاقت أهمية التجارة في هذا العصر أهميتها في أي عصر آخر لما كانت تحمله معها من تيارات دينية وحضارية وثقافية مما تقصر التجارة في العصر الحديث عن القيام به .

وتبين لنا هذه الدراسة بالإضافة إلى ماسبق أن الرواج الاقتصادي والتجاري رهن بالسلام والأمن اللذين تعمان المنطقة حيث تزدهر التجارة إذاشعر التجار بالأمن. وهذا فعلا ما كان سائدا خلال هذه الفترة، بل إن قاريء هذه الدراسة يشعر أن التجارة كانت لاتتنقل بين بلد وآخر، بل تنقل بين أرجاء بلد واحد حيث أصبحت هذه المنطقة وطنا للجميع حتى ابتليت بالمستعمر.

كما تلقي هذه الدراسة ضوءا على دور العرب العظيم في حركة التجارة العالمية، وتثبت أنهم كانوا حركة الوصل بين أرجاء هذا العالم المترامي. ولم يقتصر دورهم على نقل المتاجر فقط بل نقلوا دينهم وثقافتهم إلى كل المناطق التي حلوا بها بالرغم من قلة عددهم.